

## DOSSIER DE PRESSE

Février 2021



1. INTRODUCTION	P.3
2. CONCEPT	P.4
3. MOTEUR	P.9
4. SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM (S.I.R.S.)	P.25
5. CHASSIS	P.40
6. DESIGN	P.49
7. EQUIPEMENT ELECTRIQUE	P.53
8. ACCESSOIRES D'ORIGINE	P.57
9. COLORIS	P.60
10. CARACTERISTIQUES	P.61



Lors de son lancement en 1999, la première génération de la Suzuki Hayabusa a bouleversé le monde de la moto en devenant la nouvelle référence en termes de vitesse, de puissance et de performances globales. En remportant immédiatement le titre de la moto de série la plus rapide du monde, elle a donné naissance à une nouvelle catégorie : celle des Sportives Ultimes. Même si les constructeurs ont fini par mettre fin à cette course à la vitesse de pointe, les performances exceptionnelles de la Hayabusa, combinées à sa maniabilité et à son design unique, lui ont conféré durant deux décennies, le statut de numéro 1 dans sa catégorie. Le succès de la Hayabusa ne s'est d'ailleurs pas arrêté ici. La puissance débordante délivrée par son moteur permettait une large plage d'utilisation sur tous les rapports, offrant plus de contrôle et un plaisir de pilotage inégalé. Son design aérodynamique remarquable qui offrait l'un des meilleurs coefficients de pénétration sur une moto de série, aura contribué non seulement à la maîtrise, à la stabilité et au confort du pilote, mais aura aussi hissé la Hayabusa au rang d'icône. Les ventes de la première génération ont ainsi dépassé 115 000 unités.

Une toute nouvelle génération de Hayabusa fait son apparition en 2008. Fidèle à l'esprit originel, elle bénéficie d'une augmentation de cylindrée et d'un design encore plus audacieux. La performance de la Hayabusa est encore augmentée en 2013, avec une amélioration des freins avant et l'introduction du système anti-blocage (ABS). Ces nouvelles caractéristiques attribuées à la seconde génération de Hayabusa, ont contribué à la vente de 74 100 exemplaires supplémentaires, soit un cumul de 189 100 unités.

Depuis, l'équipe d'ingénieurs et de concepteurs de Suzuki ont travaillé sans relâche pour apporter de nouvelles améliorations sur tous les éléments de la machine, afin de recréer une toute nouvelle génération de Hayabusa, plus équilibrée et performante que jamais, prête à propulser les pilotes vers le futur.

Ainsi, la troisième génération de la Hayabusa s'équipe des dernières technologies embarquées pour offrir encore plus de confort et de contrôle. Pour vivre en toute confiance, l'expérience de la «Sportive Ultime».



A gauche: Nouvelle Hayabusa

Au centre: Hayabusa seconde génération

A droite: Hayabusa première génération

# “Le Sport Ultime”

( Pour la beauté et le plaisir ultime de pilotage)

La Suzuki Hayabusa nouvelle génération a été conçue pour offrir un meilleur équilibre général et atteindre des performances encore inégalées, tout en se conformant aux normes d'émissions Euro 5. Mais, elle saura aussi faire chavirer les cœurs des admirateurs du «Faucon» et de tout ceux qui poseront les yeux sur ses lignes racées à couper le souffle.

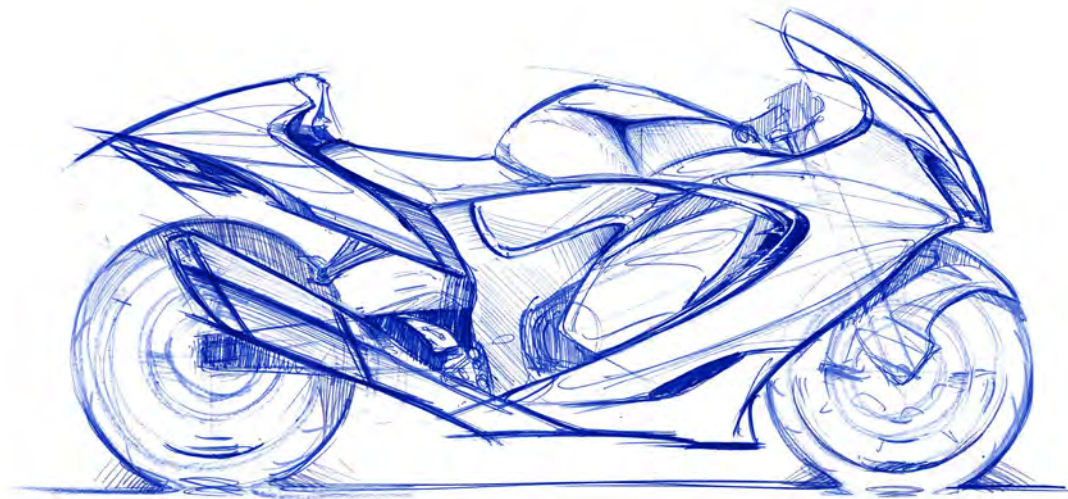
Depuis ses débuts en 1999, la Suzuki Hayabusa fournit aux pilotes une puissance et un couple supérieurs à toutes les concurrentes de sa catégorie jusqu'aux régimes de 6000 tr/min. La nouvelle Suzuki Hayabusa perpétue fièrement cet héritage en tant que sportive ultime, offrant un couple encore plus exploitable et plus de puissance à bas et moyen régimes, ce qui la rend encore plus vive et plus facile. Un nouvel ensemble de commandes électroniques "intelligentes" permet d'adapter les réactions de la moto en fonction des situations rencontrées. Ceci afin d'offrir une confiance accrue au pilote et pour lui permettre d'exploiter facilement tout le potentiel de sa Suzuki Hayabusa. Ces commandes donnent également accès à de nombreuses options de confort haut de gamme, qui contribuent avec fierté, à améliorer l'expérience de pilotage.

En créant cette nouvelle génération, l'équipe de développement s'est pleinement engagée à préserver tout ce qui a fait de la Suzuki Hayabusa une légende, tout en répondant aux besoins du pilote du futur. Le résultat reflète l'engagement de Suzuki à maintenir un savoir-faire soigné, dans un souci du détail.



### DESIGN

Le concept du design de la Suzuki Hayabusa est "The Refined Beast", littéralement "Bête Raffinée". L'objectif était d'exprimer visuellement, «l'intelligence» contenue dans les systèmes de contrôle électronique qui améliorent l'expérience de conduite et de la combiner habilement avec l'image d'une «bête magnifique» dont la posture évoque la puissance, l'équilibre et les sens en éveil. Le résultat est un hommage au faucon pèlerin japonais dont la Suzuki Hayabusa tire son nom.



Esquisse du modèle

### Éléments de design

- Le design renvoie à une image de modernité, évoquant des performances extrêmes et les nouvelles technologies, tout en conservant l'héritage de la silhouette aérodynamique et le look général qui ont rendu la Hayabusa célèbre.
- Un look agressif qui s'exprime par son avant «massif», son dossier relevé, ses nouveaux feux arrière profilés et la position relevée de ses silencieux.
- Un look moderne et luxueux mis en avant par ses lignes tendues et ses finitions soignées, les formes complexes et originales de ses carénages, le look agressif et aérodynamique de ses rétroviseurs et ses nouvelles jantes à 7 bâtons.
- Une nouvelle face avant avec un feu plus étroit, au design original et ses feux de positions avec feux clignotants intégrés.
- Le choix dans la disposition des couleurs affirme le potentiel de la Suzuki Hayabusa. 3 coloris bi-ton sont proposés.
- Un thème graphique unique est utilisé pour chaque coloris avec une couleur secondaire qui vient renforcer l'effet de performance aérodynamique. Des éléments esthétiques viennent aussi affirmer ce potentiel de puissance, vitesse et de sophistication, comme les «V» chromés sur les flancs de carénage, les nouveaux logos en anglais et japonais et les accents en forme de «V» inspirés des plumes du faucon, sous le réservoir, les prises d'air et les repose-pieds.

### PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

---

#### Caractéristiques moteur :

- Hérite du légendaire moteur quatre cylindres en ligne avec refroidissement liquide de 1 340 cm<sup>3</sup>, avec des mises à jour pour améliorer encore d'avantage l'efficacité et la fiabilité. **UPDATE**
- Le nouvel échappement de conception exclusive permet d'améliorer la puissance et le couple à bas et moyen régime, ainsi que de satisfaire aux normes d'émissions Euro 5. **UPDATE**
- Les caractéristiques moteur améliorées se traduisent par une puissance plus progressive et plus linéaire des bas aux moyens régimes, qui sont les plus utilisés au quotidien. **UPDATE**

#### Caractéristiques du châssis:

- Le cadre à double longerons et le bras oscillant légers et rigides fabriqués en alliage d'aluminium moulé et extrudé, combinent performances optimales et fiabilité éprouvée.
- La conception aérodynamique de la face avant et de la bulle présente l'un des meilleurs coefficients de traînée obtenus par rapport à la concurrence, avec un excellent coefficient de pénétration et de protection contre la pression du vent. Elle contribue à la stabilité et à la maniabilité à haute vitesse ; pour encore plus de confort et moins de fatigue. **UPDATE**
- Le caractère maniable permet un équilibre parfait entre une stabilité inspirant confiance à haute vitesse et une maniabilité rassurante à basse vitesse. **UPDATE**
- Les réglages internes de la fourche inversée KYB de diamètre 43 mm entièrement réglable et de la suspension arrière KYB ont été modifiés, pour mieux absorber les chocs et obtenir une grande stabilité en ligne droite. **UPDATE**
- Les étriers de frein avant Brembo Stylema® à 4 pistons associés à des disques de 320 mm de diamètre améliorent l'efficacité du freinage. **NEW**
- Les pneus Bridgestone de conception exclusive offrent une meilleure adhérence. **NEW**
- La nouvelle conception de roue à 7 branches améliore la sensation d'adhérence. **NEW**
- Répartition du poids avant-arrière de 50:50. **UPDATE**
- Les guidons montés 12 mm plus près du pilote améliorent considérablement le confort, réduisent la fatigue et améliorent également le contrôle en conduite sportive. **UPDATE**

## Fonctions électroniques avancées (Assistances au pilotage): Suzuki Intelligent Ride System (S.I.R.S.) **NEW**

- Sélecteur de mode de conduite Suzuki Alpha (SDMS-α) avec une sélection de 3 préréglages d'usine et 3 modes à définir par le pilote. **NEW**
- Motion Track Traction Control System (Contrôle de traction): 10 modes + désactivé. **NEW**
- Power Mode Selector (Contrôle de puissance): 3 modes **UPDATE**
- Bi-directional Quick Shift System (Système de sélection bidirectionnel): 2 modes + mode désactivé **NEW**
- Anti-lift Control System (Système anti cabrage): 10 modes + désactivé **NEW**
- Engine Brake Control System (Système de gestion du frein moteur): 3 modes + mode désactivé **NEW**
- Limiteur de vitesse **NEW**
- Système de contrôle de départ (Launch Control): 3 modes **NEW**
- Signal d'arrêt d'urgence **NEW**
- Système Suzuki Easy Start **NEW**
- Assistance à bas régime (Low RPM Assist) **NEW**
- Régulateur de vitesse **NEW**
- Système de freinage combiné **NEW**
- Système de freinage Motion Track **NEW**
- Système de contrôle de déclivité (Slope Dependent Control System) **NEW**
- Système de démarrage en côte (Hill Hold Control System) **NEW**

## Caractéristiques de l'équipement électrique

- L'instrumentation adopte un nouveau design plus moderne et des fonctionnalités améliorées. Elle comprend l'introduction d'un nouveau tableau de bord LCD TFT entre un grand compte-tours analogique et un compteur de vitesse qui dispose d'un affichage « Active Data» offrant une vue en temps réel de l'état de fonctionnement de la moto. **NEW**
- Le phare multi-LED superposé crée un nouveau style aiguisé avec son design large, original et agréable à l'œil. **NEW**
- Les feux de position avec clignotants intégrés qui encadrent soigneusement les bords extérieurs des grandes prises d'air SRAD sont une première sur une moto Suzuki. **NEW**
- Les feux arrière combinés à LED créent une signature horizontale agressive. **NEW**
- La conception ergonomique des commodos permet une utilisation facile et efficace. **NEW**



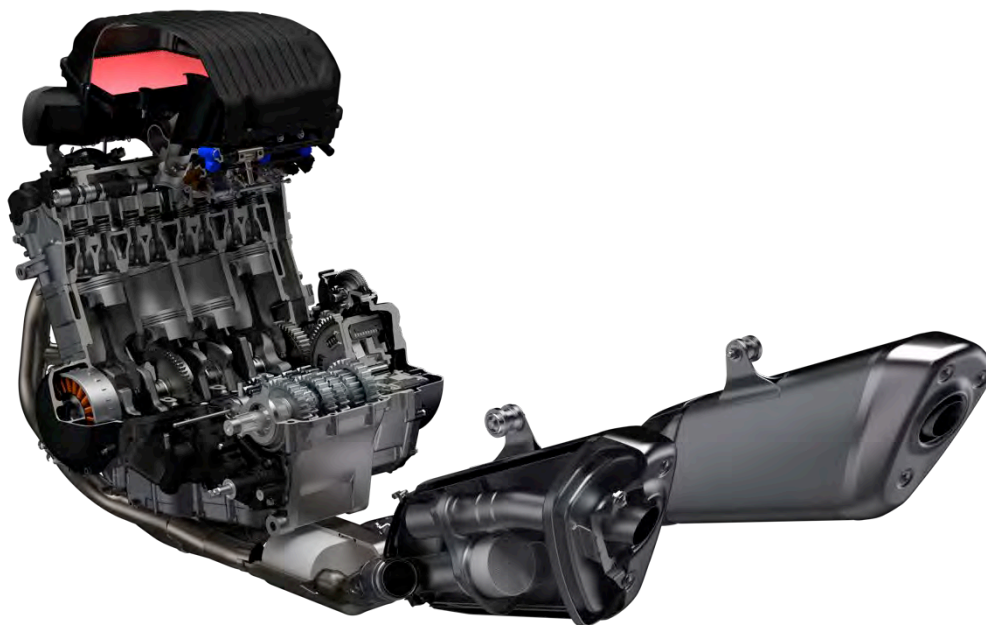
### Introduction

---

Le moteur de la nouvelle Suzuki Hayabusa a été développé avec les objectifs de conception suivants:

1. Améliorer la fiabilité et la longévité.
2. Obtenir une puissance et un couple supérieurs avec une distribution plus progressive sur toute la plage de faible à moyenne vitesse.
3. Intégrer les derniers systèmes de contrôle électronique contribuant à renforcer la confiance du pilote et pour offrir une expérience de conduite encore plus agréable.
4. Respecter les normes d'émissions Euro 5 sans sacrifier la vitesse de pointe.

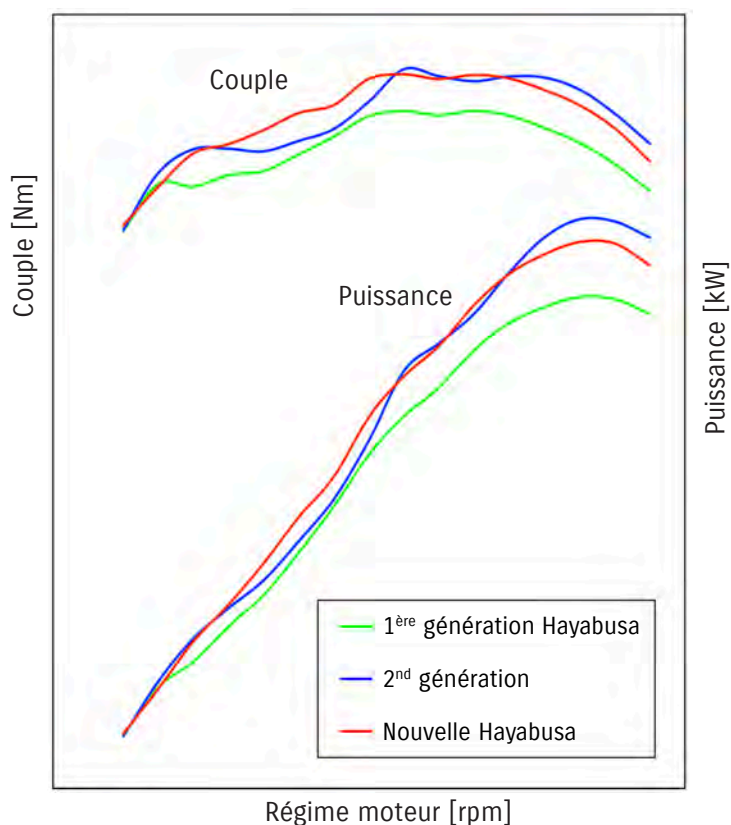
Fruit d'efforts appliqués et continus de Suzuki pour développer et améliorer ses technologies, le moteur Hayabusa est depuis longtemps populaire par son accessibilité, sa facilité d'entretien, sa polyvalence et sa fiabilité. Suzuki a refusé de faire aucune concession sur ces acquis, tout en poursuivant les objectifs énumérés ci-dessus.



Coupe moteur

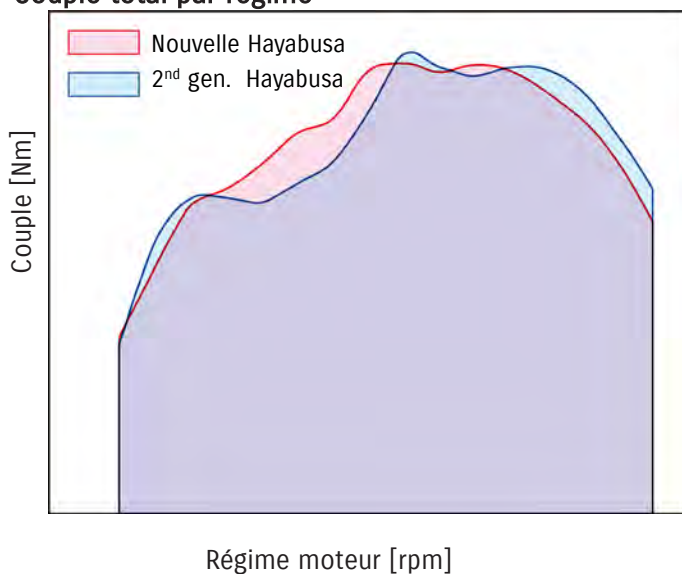
Les évolutions apportées au légendaire moteur Hayabusa, quatre cylindres en ligne avec refroidissement liquide de 1 340 cm<sup>3</sup>, améliorent encore plus l'efficacité et la fiabilité, permettent un meilleur équilibre global des performances et satisfont aux normes d'émission Euro 5.

Le résultat est un meilleur couple et une meilleure répartition de la puissance avec une courbe de puissance plus linéaire sur la plage de faible à moyenne vitesse, où le pilote passe finalement une grande partie de son temps en utilisation quotidienne ou durant un voyage. En tant que tel, la nouvelle Suzuki Hayabusa perpétue fièrement l'héritage des générations précédentes en offrant aux pilotes un rendement supérieur et un couple plus progressif que toute autre moto sportive à des régimes moteur allant jusqu'à 6000 tr/min.



Alors que sa courbe de puissance maximale est légèrement inférieure à celle du modèle de deuxième génération, le moteur de la nouvelle Hayabusa, délivre cependant une puissance globale équivalente ou supérieure sur toute la plage d'utilisation.

#### Couple total par régime



La Suzuki Hayabusa adopte une série de systèmes de contrôles électroniques qui permettent un contrôle encore plus précis sur les paramètres du moteur. Cela permet aux pilotes de choisir les réglages les plus sécurisants et les mieux adaptés aux conditions de conduite du moment. Le résultat est une expérience de communication parfaite entre l'homme et la machine, avec pour le pilote la possibilité d'exploiter tout le potentiel de la Sportive Ultime.

Les performances globales sont telles que la nouvelle Suzuki Hayabusa est capable de surpasser ses prédécesseurs dans la plupart des situations. Bien que la puissance maximale se situe entre celle de la première génération et celle de la deuxième génération, les améliorations apportées au moteur et l'introduction des dernières technologies de contrôle électronique donnent à la nouvelle Hayabusa l'avantage aux régimes moteur que le pilote utilise le plus fréquemment. Le temps au 400m est le même que pour la deuxième génération et le nouveau modèle atteint facilement sa vitesse de pointe limitée par usine à 299 km / h.



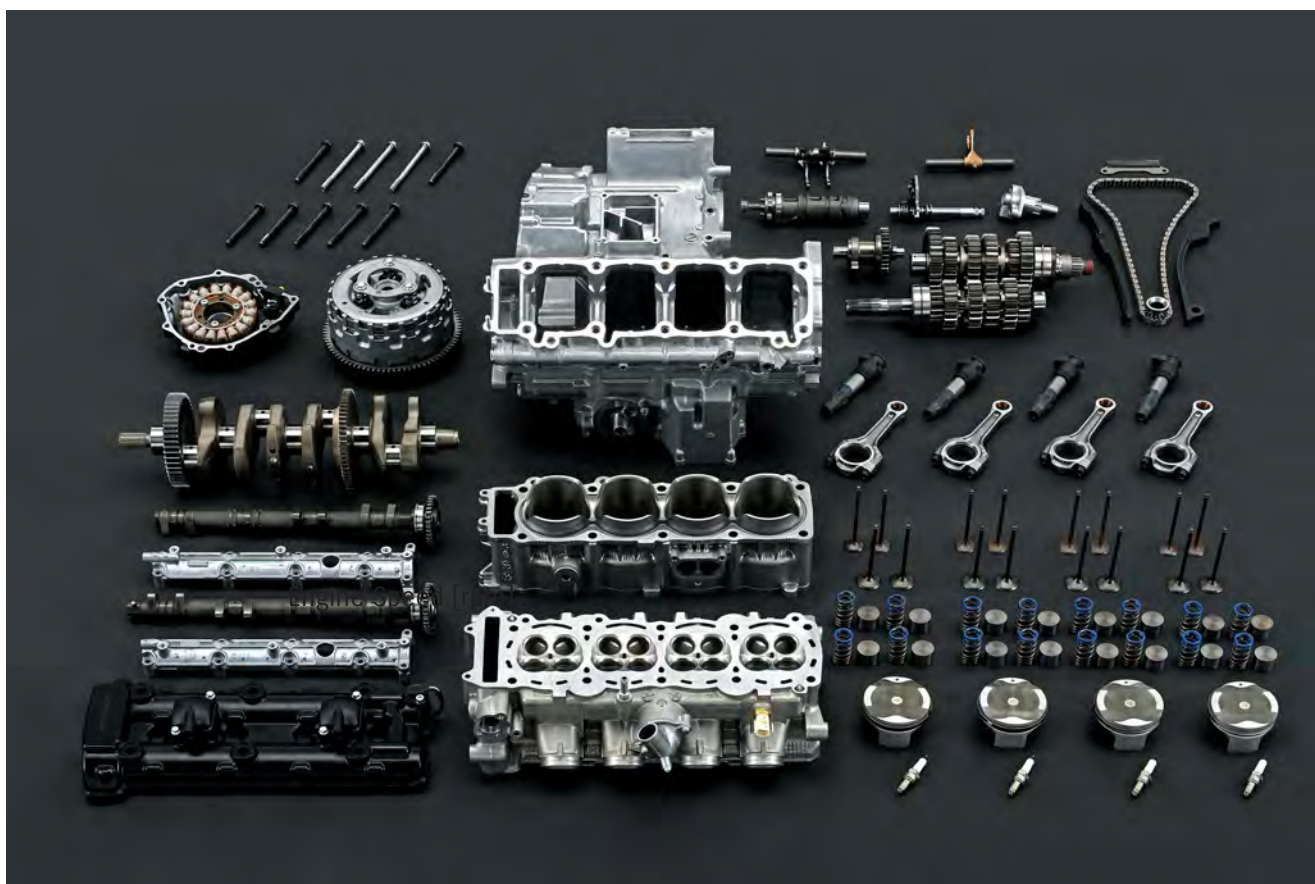
Moteur 1340cm<sup>3</sup>, 4 cylindres, 4 temps, refroidissement liquide, DACT

### 3. MOTEUR

Hayabusa

	1ère génération	2nd génération	Nouvelle Hayabusa
Cylindrée	1,298cm <sup>3</sup>	1,340cm <sup>3</sup>	
Alésage x course	81.0mm x 63.0mm	81.0mm x 65.0mm	
Taux de compression	11.0:1	12.5:1	
Puissance maxi	129kW (175PS)/9,800 tr/min	145kW (197PS)/9,500 tr/min	140kW (190PS)/9,700 tr/min
Couple maxi	138N-m/7,000r tr/min	155N-m/7,200 tr/min	150N-m/7,000 tr/min
0-200km/h en secondes *	7.1	6.9	6.8
0-100km/h en secondes*	3.3	3.4	3.2
Vitesse maxi en km/h	299	299	299
Normes	-	Euro 3	Euro 5
Consommation (WMTC) (kml)	-	17.6	14.9

\* Résultats de tests internes Suzuki. Les chiffres peuvent varier selon les compétences du pilote ou les conditions d'essai.





**Les pièces modifiées pour la nouvelle Hayabusa sont colorées en jaune.**

- > Système de cames d'admission et d'échappement: profils des cames modifiés pour réduire le risque chevauchement de soupapes.
- > Ressorts de soupapes: la dureté du ressort a augmenté parallèlement à l'augmentation de la levée de la soupape d'échappement.
- > Pistons: nouvelle forme, poids réduit et logements coniques des axes de pistons modifiés en conséquence.
- > Axes de piston: plus court pour la réduction du poids.
- > Bielles: poids réduit et rigidité accrue.
- > Vilebrequin: passages d'huile modifiés.
- > Carter: méthode de serrage des vis.
- > Volant magnétique: démarrage du moteur amélioré par une avance modifiée de 6 degrés.
- > Tiges de poussoirs: longueur ajustée.
- > Dispositif rétention de transmission: modifié sur la nouvelle Hayabusa pour améliorer la facilité d'entretien.
- > Contre-roulements droit et gauche: les cages à aiguilles rallongées améliorent la fiabilité.
- > Butée de l'arbre de la boîte de vitesse : modifiée afin d'améliorer le feeling et en adéquation avec l'adoption du Bi-directional Quick Shift System.
- > Le carter de l'arbre de la boîte de vitesse: nouveau design pour s'adapter à l'adoption du Bi-directional Quick Shift System.
- > L'axe du sélecteur: nouveau design pour s'adapter à l'adoption du Bi-directional Quick Shift System.
- > L'embrayage: adoption d'un nouvel embrayage avec assistance et glissement (A&S).



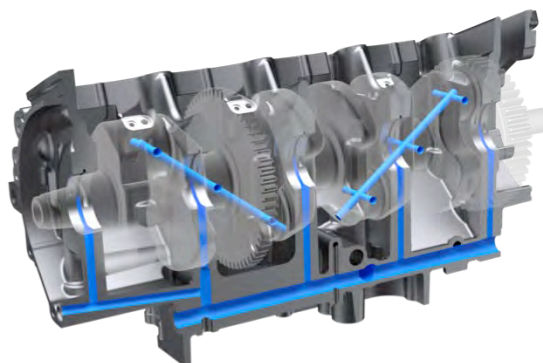
- > Arbre secondaire: longueur de l'extrémité droite modifiée en adéquation avec l'adoption de l'embrayage A&S.
- > Engrenages de transmission: la largeur des roulements a été revue pour améliorer le ressenti lors des changements de vitesse.
- > Tendeur de chaîne de distribution: repensé pour minimiser la déformation de la chaîne.

### Fiabilité améliorée **UPDATE**

Bien que le moteur de la Hayabusa soit déjà réputé pour sa fiabilité et sa longévité, l'équipe de développement s'est engagée à le faire évoluer à un niveau supérieur. L'équipe a examiné chaque détail pour réduire les sources de vibrations internes et renforcer les principaux composants. Empruntant la technologie utilisée sur la GSX-R1000, les modifications apportées aux passages d'huile du vilebrequin permettent une meilleure lubrification des bielles. Elles ont également permis d'augmenter de 54% le débit et la pression au niveau du vilebrequin sans modifier la pompe à huile.



Passages d'huile ancienne génération



Passages d'huile nouvelle génération

Les nouvelles bielles ont été réduites sur la largeur du pied par rapport à la tête, s'allégeant de 3 grammes par bielle. En même temps, les volume de la zone de la tête de bielle et du pied de bielle ont été augmentés pour améliorer la rigidité. De plus, une nouvelle conception de piston réduit de 26 grammes le poids de chaque piston. La réduction du poids de ces pièces mobiles diminue les vibrations internes, ce qui contribue à une plus grande fiabilité du moteur.

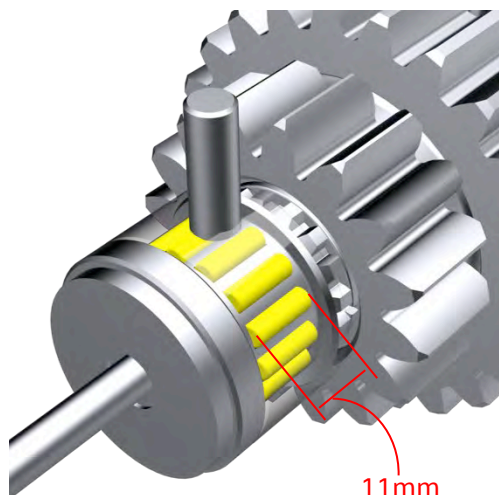


Nouveau piston

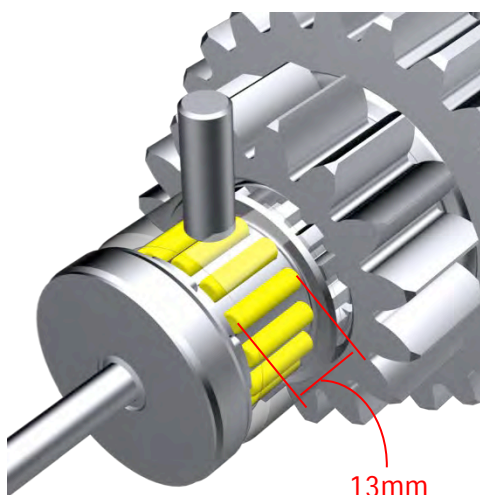


Nouvelle bielle

D'autres changements visant à améliorer la fiabilité ont été apportés, comme l'extension de la longueur des cages à aiguilles de l'arbre de transmission de 11 mm à 13 mm. Le contrôle de l'angle de serrage remplace le contrôle du couple de serrage pour les vis du carter moteur, afin de réduire la variation de précharge et ainsi empêcher la déformation potentielle des vis au fil du temps. L'attention aux détails s'étend au passage des filetages coupés aux filetages roulés pour les trous du couvercle du carter supérieur. Les filetages roulés sont plus durs et moins sujets aux fissures dues à l'usure, donc contribue à améliorer la tenue des vis qui maintiennent le vilebrequin.



Ancienne cage à aiguille



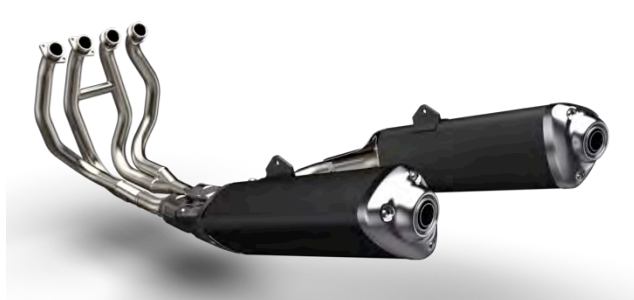
Nouvelle cage à aiguille

### Amélioration des performances

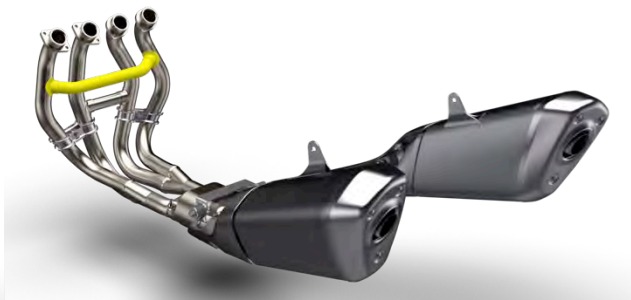
#### Système d'échappement **UPDATE**

L'adjonction d'un nouveau tube intermédiaire entre les sorties des cylindres n°1 et n°4 permet d'obtenir plus de puissance et de couple à faibles et moyennes vitesses. Les cylindres n°2 et n°3 étaient déjà reliés sur le modèle précédent. Le catalyseur simple de la précédente génération est remplacé par un système catalytique à 2 niveaux, le premier elliptique, se positionne dans le collecteur (type circuit de course), suivi par un second catalyseur cylindrique dans les silencieux gauche et droit. Ce système combiné à une seconde sonde lambda permet de correspondre aux normes anti-pollution Euro5.

La modification des profils des cames, l'utilisation du dernier outil d'analyse CAE, et une meilleure exploitation de la zone située derrière le catalyseur dans le tube d'échappement permet la réduction de 1,98 litre de la capacité des silencieux tout en respectant les normes Euro 5. De plus, le passage à des tubes simples à l'arrière et l'adoption d'une structure de silencieux plus simple réduisent le poids du système d'échappement de 2 054 grammes. Les silencieux adoptent une conception à 2 chambres remplaçant la précédente à 3 chambres. Ce changement simplifie la structure interne, réduit le poids des silencieux et permet une plus grande liberté pour un design extérieur plus attrayant.



Ancien système d'échappement



Nouveau système d'échappement



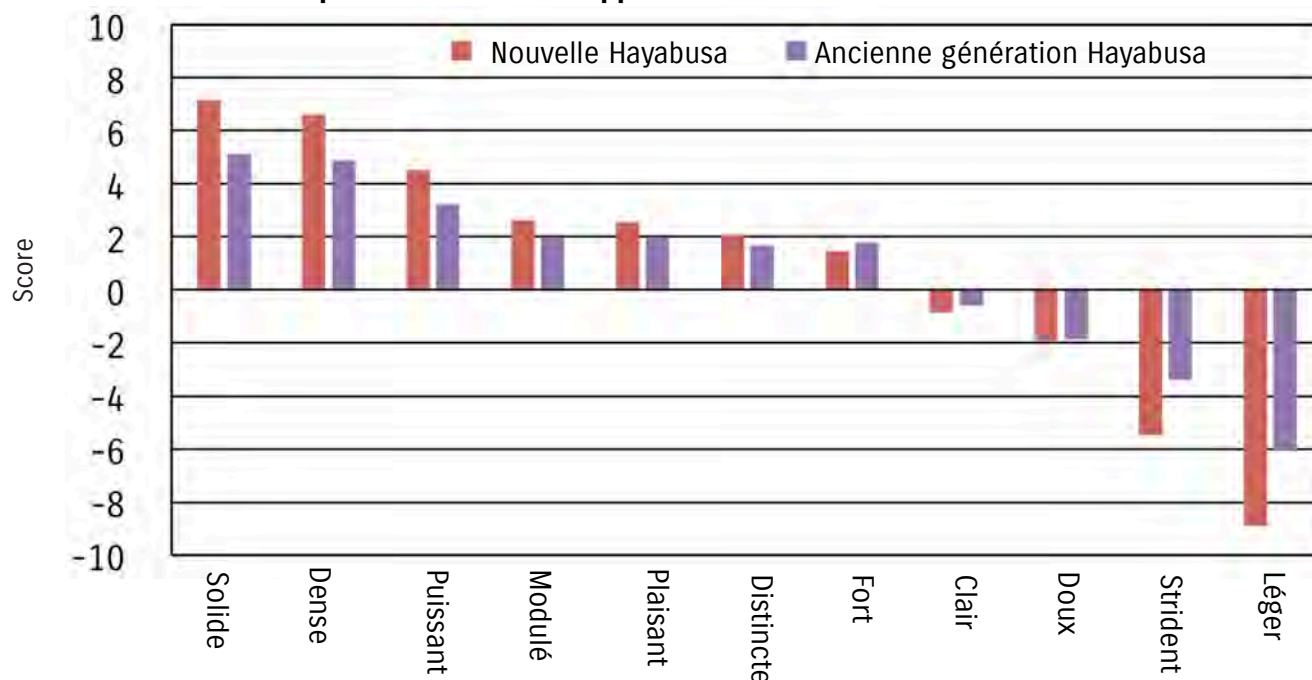
Ancien catalyseur



Nouveau catalyseur

Un avantage supplémentaire: le sonorité du nouveau système d'échappement a été développée et optimisée avec le programme "Exhaust Sound Quality Evaluation Program" de Suzuki. Le son émis par le système d'échappement ne perturbe pas le pilote sur la route, mais le volume sonore est puissant dès la mise en route du moteur. le programme "Exhaust Sound Quality Evaluation Program" a permis d'optimiser ces tests et l'équipe de développement a pu produire une sonorité profonde et distinctive qui surpasse le modèle précédent.

## L'évaluation de la qualité du son d'échappement



Evaluation de la qualité

## Chambre de combustion à "double tourbillons" (TSCC)

L'architecture de la chambre de combustion de Suzuki favorise une combustion plus rapide et plus efficace du mélange air-carburant. Elle fait appel à la technologie de quatre soupapes par cylindre, avec chaque paire de soupapes d'admission et d'échappement positionnées dans des cavités semi-hémisphériques adjacentes. Durant la phase d'admission, ces cavités canalisent le mélange gazeux en deux tourbillons contrôlés à grande vitesse. Les zones d'impact à l'avant et à l'arrière de la chambre accélèrent la vitesse des tourbillons, enflammant le mélange plus rapidement et plus efficacement. Après avoir examiné et analysé de près le flux d'air lorsqu'il pénètre dans la chambre, afin de profiter des forces inhérentes à l'architecture TSCC, la chambre de combustion autour de la soupape d'admission a été usinée en conséquence sur le nouveau moteur Hayabusa. Cela élargit la zone de portée des soupapes et améliore le coefficient de débit de 5% lorsque la soupape commence à s'ouvrir et atteint 5 mm de levée. En conséquence, ce changement améliore l'efficacité de la combustion et contribue à satisfaire aux normes d'émissions Euro 5.

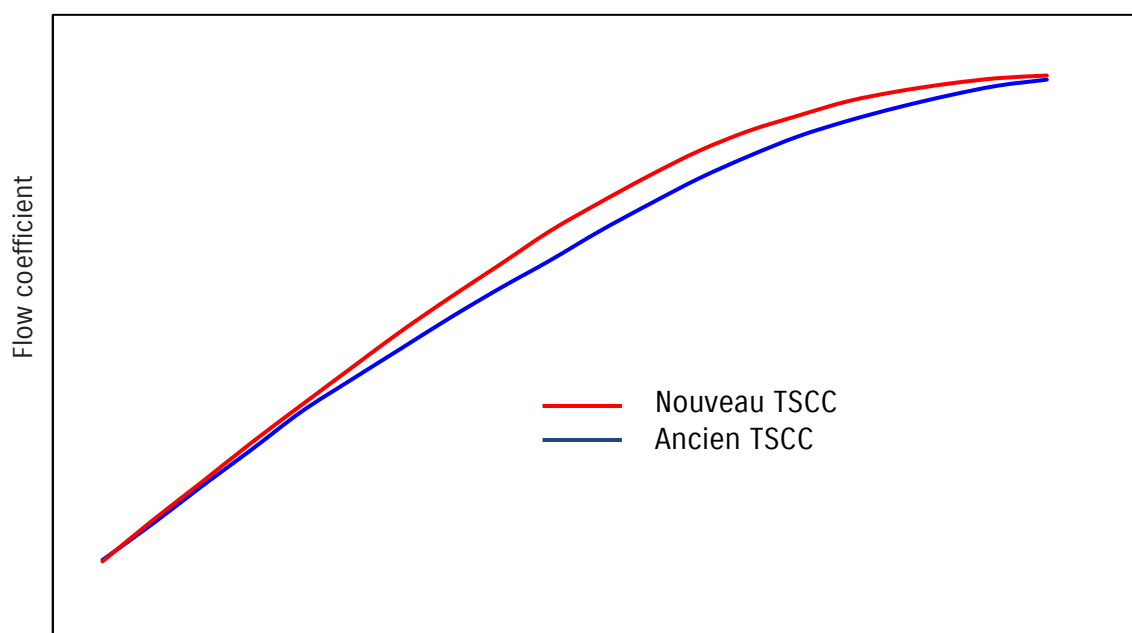


TSCC ancienne génération



TSCC nouvelle génération

Comparaison des coefficients de flux



Levée de soupape

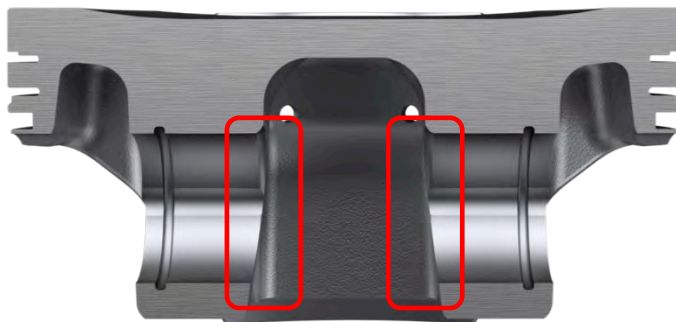


### 3. MOTEUR

Hayabusa

#### Pistons **NEW**

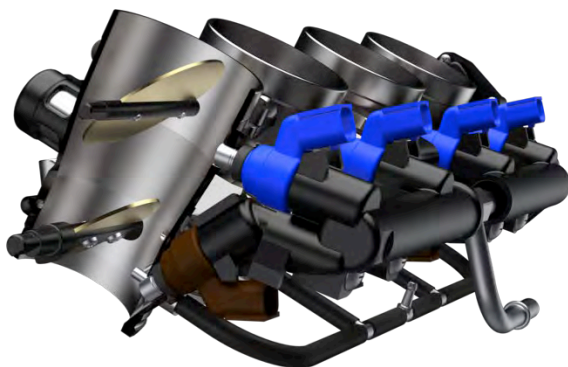
Alors que la Suzuki Hayabusa continue d'utiliser des pistons forgés avec des segments racleurs revêtus de nitrure de chrome PVD, il adopte une nouvelle forme de piston optimisée pour correspondre à la nouvelle forme TSCC. Les changements apportés aux passages d'huile du vilebrequin augmentent le débit d'huile destinés au refroidissement du piston. Les améliorations apportées par les analyses CAE ont permis d'enlever suffisamment de matière pour réduire le poids de chaque piston de 26 grammes. Cela réduit les vibrations internes, ce qui contribue à une durabilité accrue. De plus, l'usinage conique au niveau des logements des clips d'axe de piston permet de transférer le stress et atténue les contraintes transférées au piston. En conséquence, il contribue également à améliorer la fiabilité.



Usinage conique du piston

#### Suzuki Side Feed Injector (S-SFI) **NEW**

La Suzuki Hayabusa adopte une nouvelle technologie à double injecteurs qui place un injecteur secondaire dans un angle sur le côté du conduit d'admission. Son jet frappe une plaque "réfléchissante" dans le conduit et crée un fin brouillard en pénétrant dans la chambre de combustion. Le résultat est une augmentation de 2% de la puissance et du couple de sortie à bas et moyens régimes. Les injecteurs eux-mêmes adoptent un nouveau design qui pulvérise un brouillard plus fin. Cela améliore l'efficacité de la pulvérisation du mélange de carburant et contribue en outre à augmenter le rendement.



Ancienne rampe d'injection



Nouvelle rampe S-SFI

### Ride-by-Wire: poignée de gaz électronique **NEW**

En complément de l'action de l'ECM sur le fonctionnement du corps d'injection, le système électronique de contrôle des gaz Suzuki permet une commande souple et naturelle, avec un contrôle linéaire similaire à un système conventionnel à câbles. En accord avec l'adoption de ce nouveau système de contrôle des gaz, la taille des corps d'injecteurs coniques passent de 44 mm à 43 mm et la longueur totale des pipes d'admission (comprenant la pipe d'admission, les corps d'injecteurs et les cornets) est allongée de 12 mm par rapport au système d'admission précédent. Cela contribue à générer une plus grande puissance moteur à bas à moyen régimes.



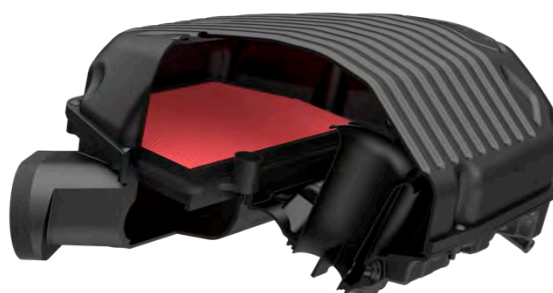
Nouvelle rampe d'injection

### Boîte à air **UPDATE**

Les modifications apportées à la forme de la rampe d'injection ont permis d'augmenter la capacité de la boîte à air qui passe de 10,3 litres à 11,5 litres. Le couvercle adopte une nouvelle forme ondulée qui augmente la rigidité structurale de la boîte. Le dessin qui en résulte améliore la qualité du son d'admission, en permettant également la suppression des renforts internes.



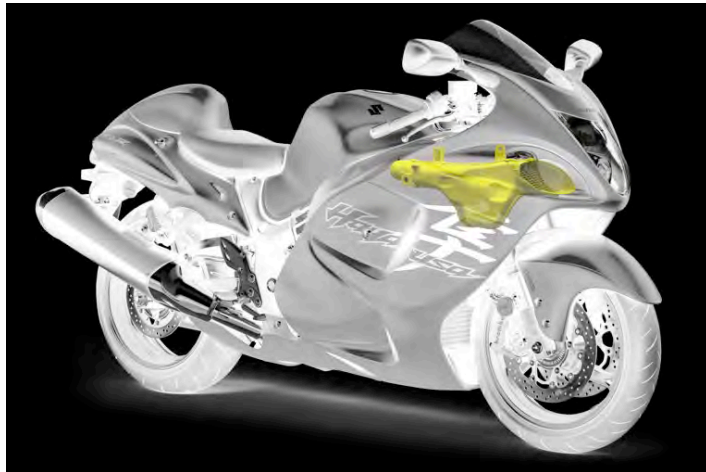
Boîte à air ancienne génération



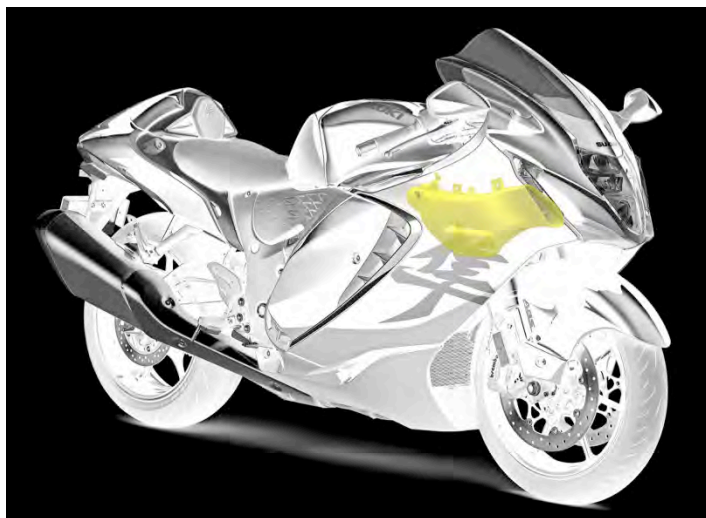
Nouvelle boîte à air

#### Suzuki Ram Air Direct (SRAD)

Les analyses des flux réalisées sur le système d'admission Suzuki Ram Air Direct, ont permis de réduire les pertes de pression et d'augmenter le débit d'air sous pression dans le filtre à air. Il en résulte un nouveau design des conduits qui optimisent la puissance et les caractéristiques moteur. Ce nouveau design contribue également à l'aérodynamique exceptionnelle de la machine ainsi qu'à la production d'une sonorité enivrante à l'admission. **UPDATE**



Ancien conduit d'admission SRAD



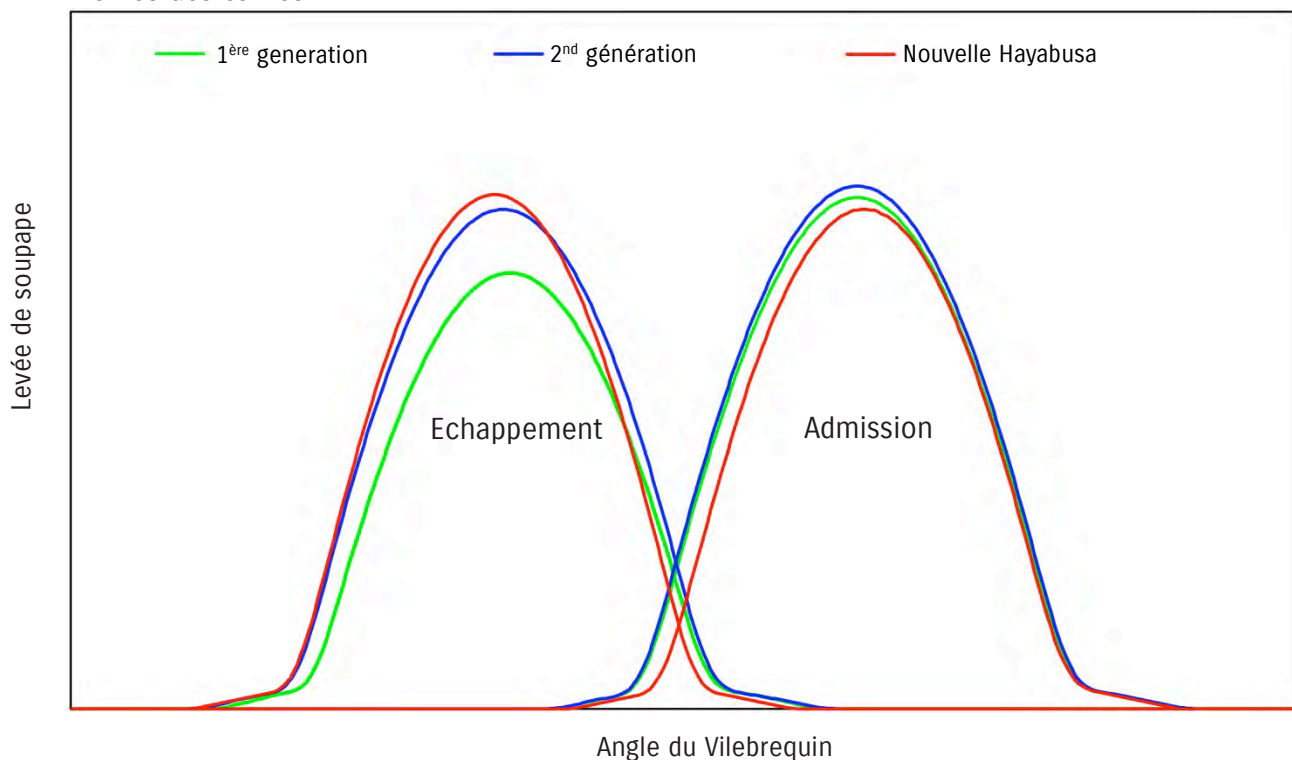
Nouveau conduit d'admission SRAD



## Autres caractéristiques

- Alors que les soupapes en titane éprouvées de la précédente génération ont été conservées, la nouvelle Hayabusa adopte un nouveau profil de cames qui réduit le croisement des levées e soupapes, afin d'améliorer les performances et le contrôle à basses et moyennes vitesses. L'amélioration des performances d'émissions et la réduction de l'angle d'attaque concentre une charge supplémentaire sur la surface de contact, de sorte que la largeur des lobes de came a été augmentée pour obtenir une plus grande fiabilité. **UPDATE**

Profils des cames

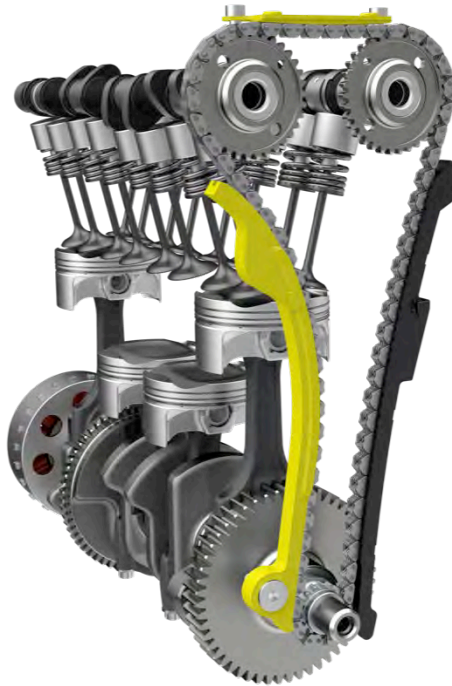


Nouveaux arbres à cames



- Le tendeur de chaîne de distribution a été repensé pour minimiser le jeu et l'ajout d'un revêtement en téflon sur la surface du patin a permis la réduction des pertes mécaniques.

**UPDATE**



Nouveau tendeur de chaîne de distribution

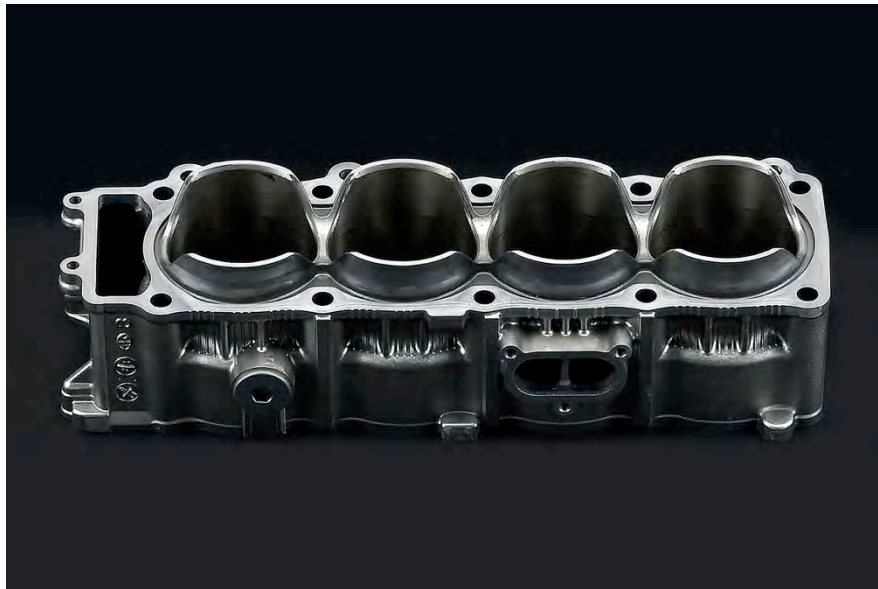
- Suzuki Clutch Assist System (SCAS) adopte un nouveau système à glissement assisté afin de faciliter les rétrogradages et les effets du frein moteur durant les freinages et en entrée de virage. Il ne n'induit qu'une légère pression sur le levier d'embrayage malgré la quantité de couple produite. **UPDATE**



Nouvel embrayage

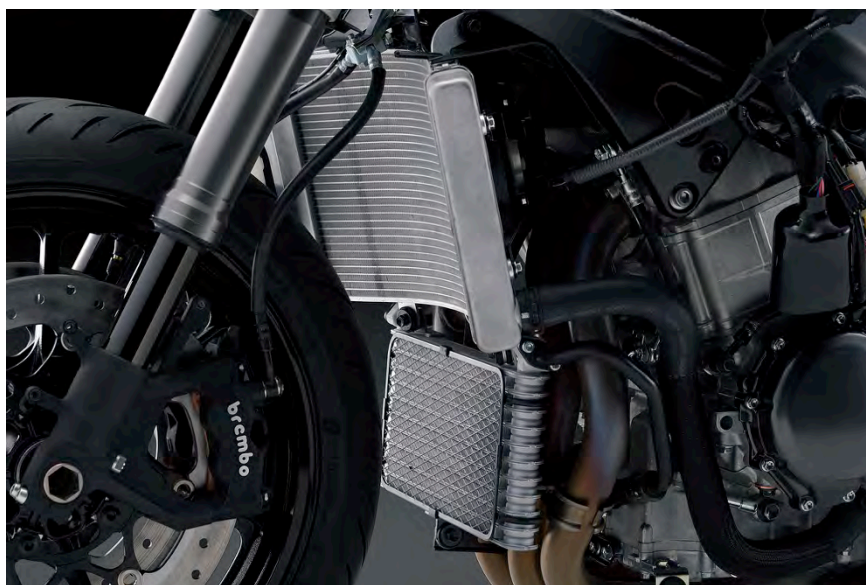


- Suzuki Composite Electrochemical Material (SCEM) est un traitement de surface au niveau des cylindres qui réduit les frictions et améliore la dispersion de chaleur, donc la fiabilité.



Bloc cylindres

- Le nouveau design des radiateurs offre moins de résistance à l'air et améliore le passage du flux. La réduction de la résistance est d'environ 8% quelle que soit la vitesse et l'augmentation du volume d'air déplacé par le ventilateur est approximativement de 7%, à faibles et moyennes vitesses. Le résultat est une amélioration globale de l'efficacité du refroidissement. Les pales plus larges associées à un cache réduit permettent aux ventilateurs de tourner plus lentement lors des arrêts dans une circulation dense. **UPDATE**



Nouveaux radiateurs

### Introduction

La Suzuki Hayabusa intègre une toute nouvelle version du Suzuki Intelligent Ride System (S.I.R.S.), comprenant une collection complète de systèmes électroniques destinés à optimiser le pilotage en offrant plus de contrôle et d'anticipation, en toute circonstance. Les pilotes peuvent choisir les réglages les plus adaptés aux conditions de conduite et d'adhérence, ainsi qu'à leur expérience de pilotage. Ils peuvent profiter du retour d'information offert par ces systèmes, pour perfectionner leur pilotage, gagner en confiance et vivre l'expérience de conduite ultime.

D'innombrables tests sur piste ont été effectués sur chaque système, afin d'obtenir, dans toutes les situations de conduite imaginables, une performance et une fiabilité optimale.

### Suzuki Drive Mode Selector Alpha (SDMS-α) **NEW**

Le SDMS-α offre trois possibilités de préréglages (modes): A=actif, B= basique et C=confort, ainsi que trois réglages prédéfinis par l'utilisateur: U1, U2, U3. Chaque mode définira l'ensemble des paramètres tels que l'injection, le contrôle de traction, l'anti cabrage, le frein moteur, et le système de sélection bidirectionnel (Bi-directional Quick Shift system). La sélection s'effectuera grâce aux boutons de sélection situés sur le commodo du guidon gauche, les modes et les paramètres sélectionnés seront affichés sur le cadran LCD TFT situé au centre du tableau de bord, entre le grand compteur de vitesse analogique et le compte-tours.

#### Pré-réglages d'usine

	A (Actif)	B (Basique)	C (Confort)
Sélecteur mode puissance	1	2	3
Contrôle Traction	1	5	10
Contrôle anti-cabrage	1	5	10
Contrôle frein moteur	INACTIF	INACTIF	INACTIF
Bi-directional Quick Shift	1	1	2

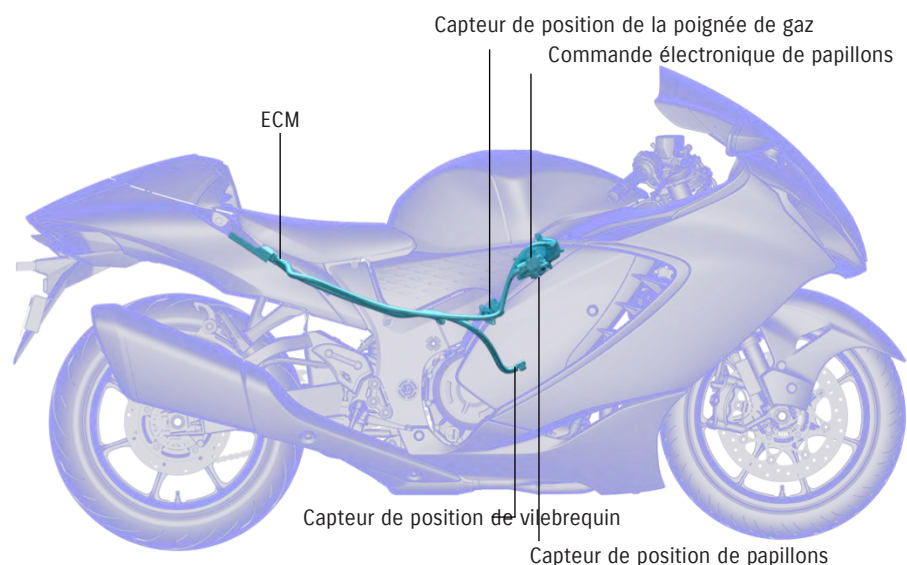
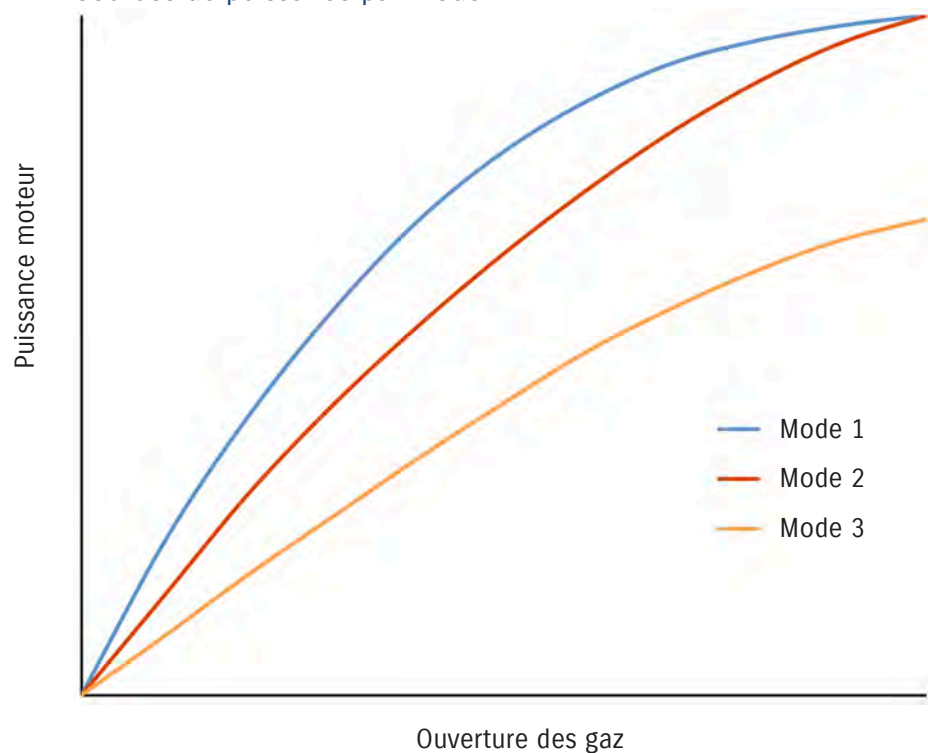
### (1) Contrôle des paramètres de puissance du moteur

#### Power Mode Selector (PW)

UPDATE

Le pilote peut choisir entre trois modes de paramétrage moteur différents. Le mode 1 fournit la réponse franche de la poignée accélérateur, le mode 2 fournit une puissance plus linéaire avec une réponse plus progressive et le mode 3 fournit la réponse la plus douce avec une courbe de puissance plus douce et une puissance maximale réduite.

Courbes de puissance par mode

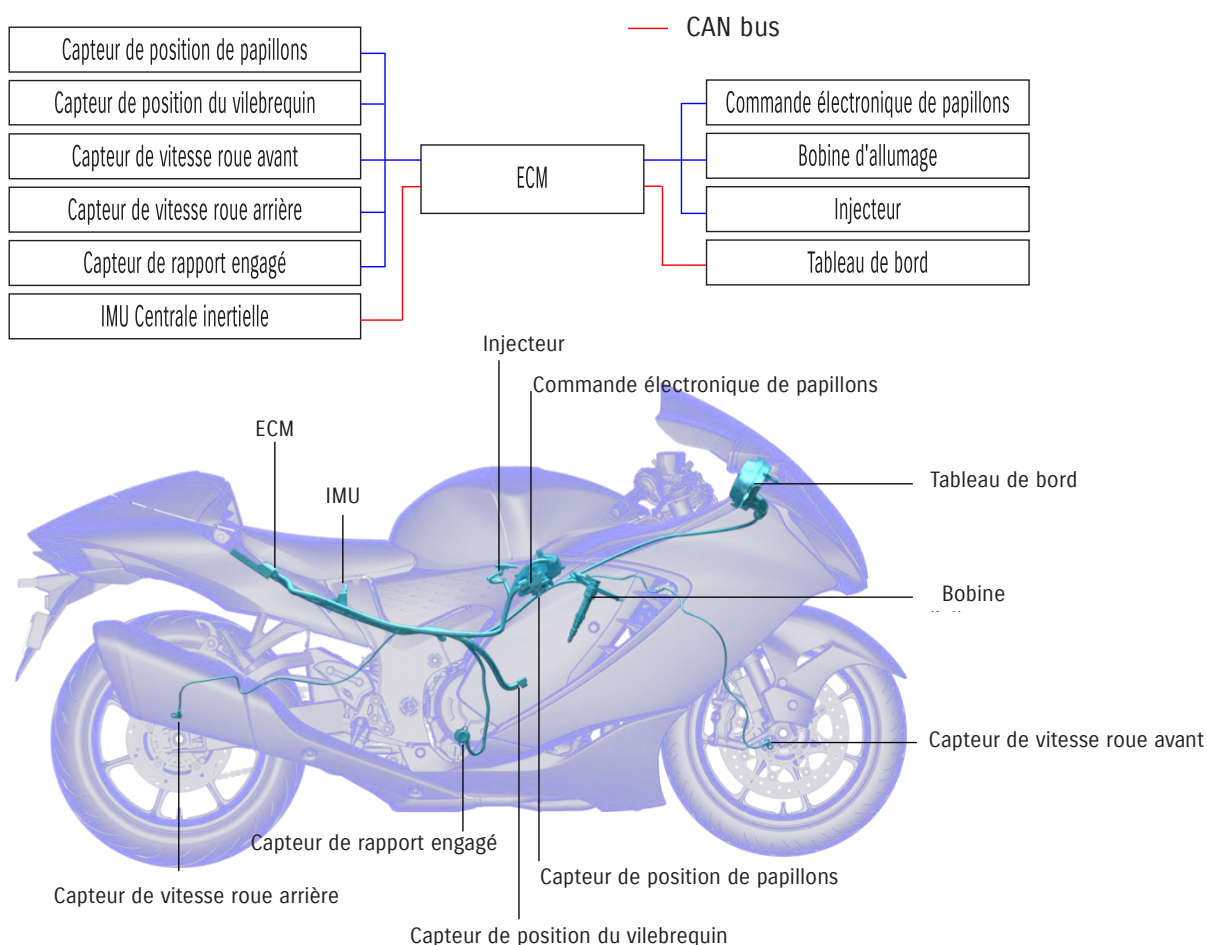


### (2) Contrôle des paramètres d'accélération moteur

#### Motion Track Traction Control System (TC) **NEW**

Conçu pour offrir une plus grande stabilité et permettre au pilote de piloter la Suzuki Hayabusa en toute sérénité quelles que soient les conditions de conduite, tout en diminuant le stress et la fatigue. Ce système offre un contrôle discret et n'intervient que durant une conduite agressive et sportive. Il propose 10 paramétrages pouvant également être désactivés. Plus le mode est élevé, plus la commande devient réactive et plus le système est proactif pour limiter le patinage de la roue arrière. Ce système mesure en permanence la vitesse de rotation des roues avant et arrière, le régime moteur (grâce au capteur de position du vilebrequin), la position de l'accélérateur et le rapport engagé. Le système utilise également l'unité de mesure inertielle (IMU) pour mesurer en permanence l'angle de la moto. Lorsque le système détecte une perte d'adhérence imminente, l'ECM prend le contrôle des papillons de gaz électronique, des bobines d'allumage et des bougies, ainsi que des injecteurs, pour limiter la puissance et empêcher la perte de traction. Cette technologie est directement issue du système de contrôle de traction développé par Suzuki pour le MotoGP. L'indicateur TC au centre du tableau de bord clignote lorsque le système se déclenche.

Schéma général



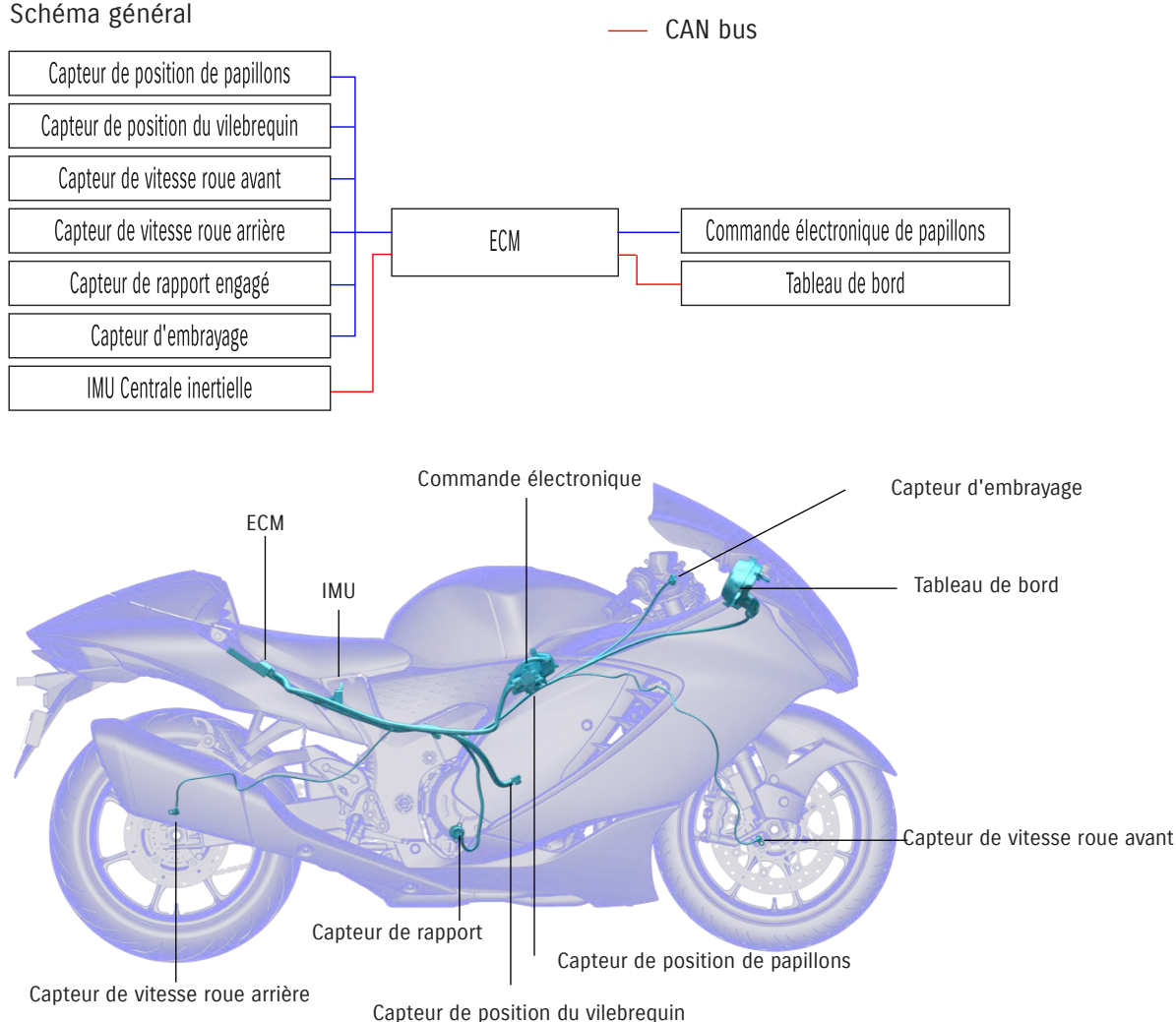
Remarque: le système de traction "Motion Track Traction Control System" ne peut se substituer au contrôle du pilote sur la poignée de gaz. Il ne peut empêcher la perte d'adhérence due à une vitesse excessive en entrant dans un virage et/ou en utilisant les freins. Il ne peut empêcher une perte d'adhérence de la roue avant également.

### Anti-lift Control System (LF) **NEW**

Ce système anti cabrage est une assistance au pilotage qui empêche le soulèvement de la roue avant (wheeling) durant les phases d'accélération. Le pilote peut choisir l'un des 10 modes ou de désactiver ce système. Plus le réglage est élevé, plus l'influence du système sera importante. Par exemple, il serait quasiment impossible de décoller la roue avant du sol en mode 10, même si le pilote accélère au maximum en transportant un passager.

Le boîtier ECM double-cœur (Dual-Core) 32-bits de la Suzuki Hayabusa traite les données émises par les différents capteurs: position du vilebrequin, position des papillons, rapport engagé, embrayage, roues avant et arrière, ainsi que celui de l'IMU, afin de calculer une réponse adaptée à la sollicitation de l'accélérateur électronique.

Schéma général

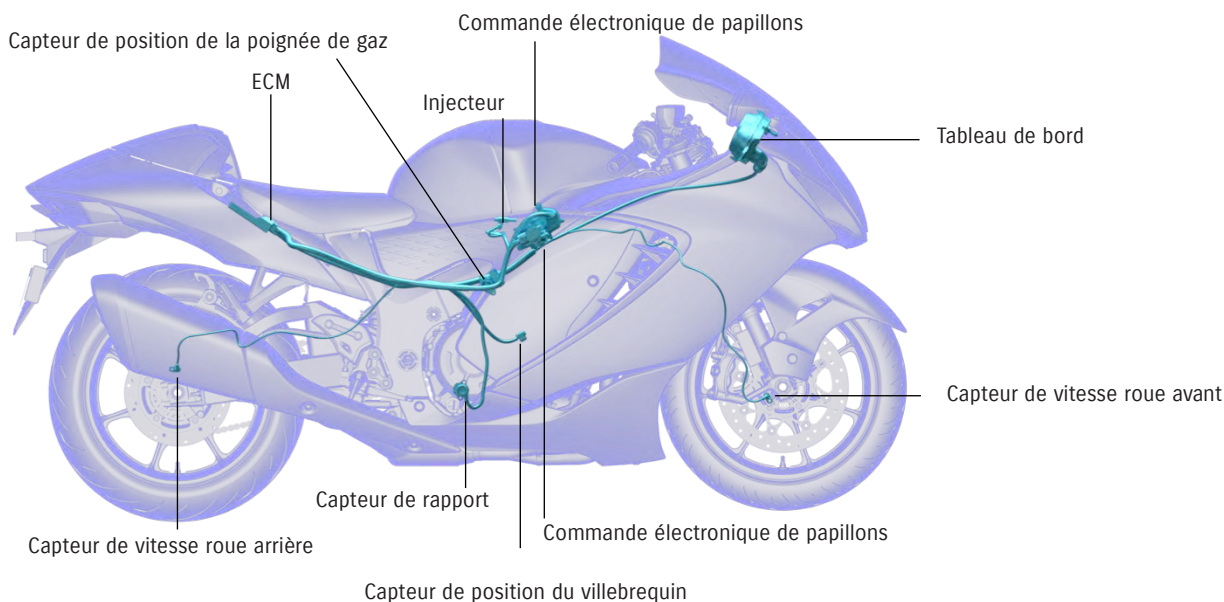
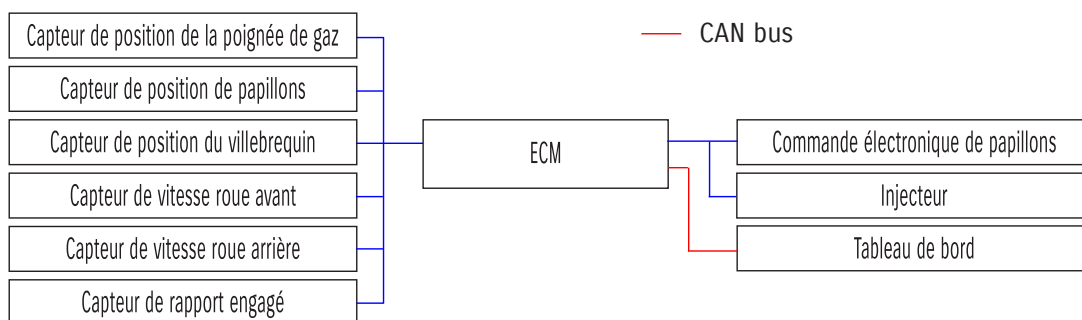




### Launch Control System **NEW**

Ce système optimisera l'accélération lors d'un départ arrêté. La Suzuki Hayabusa propose 3 modes que le pilote choisira selon son niveau de pilotage ou ses envies. Le mode 1 limite au départ le régime moteur à 4 000 tr/min, le mode 2 à 6 000 tr/min et le mode 3 (le plus rapide) à 8 000 tr/min.

Schéma général



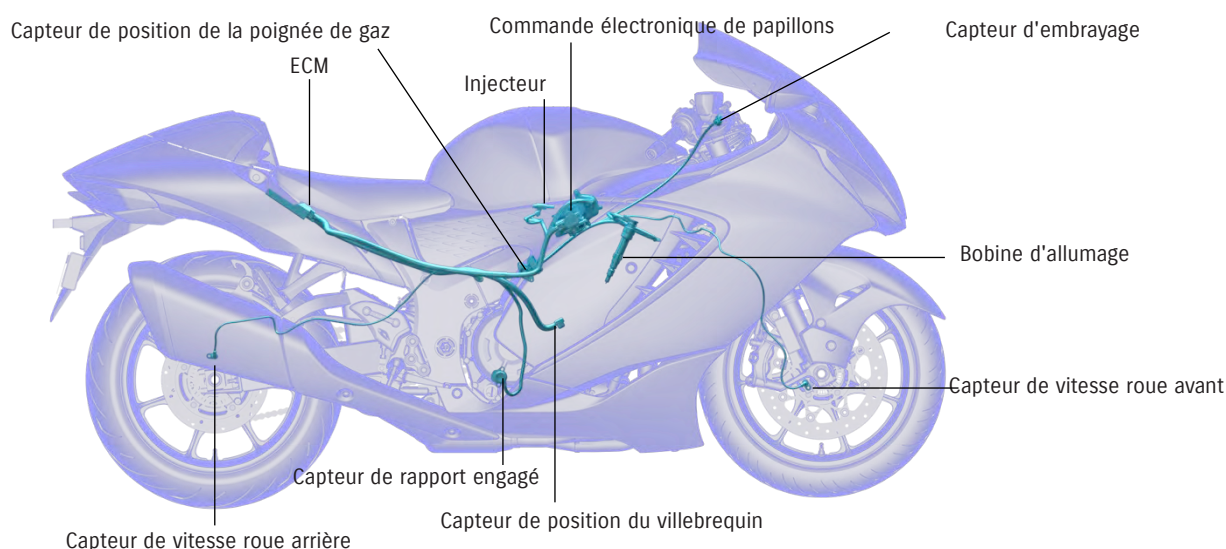
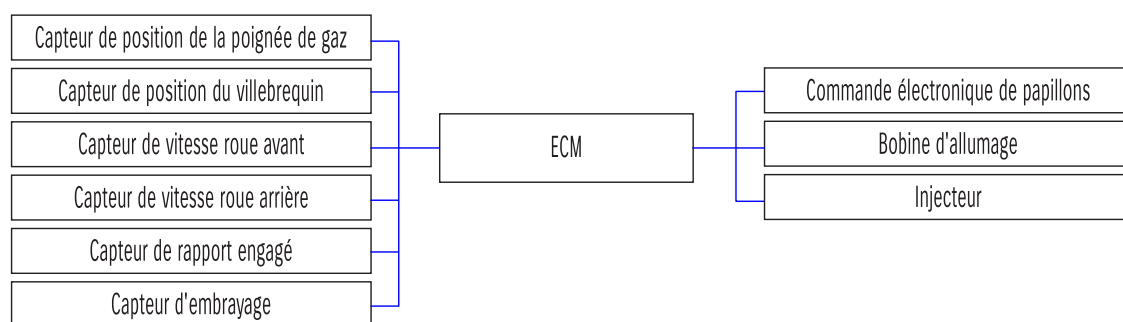
### (3) Contrôle de la décélération du moteur

#### Engine Brake Control System (EB) **NEW**

Le système de contrôle du frein moteur possède 3 modes et peut être désactivé, il permet de contrôler le niveau du frein moteur selon la préférence du pilote. Plus le réglage est élevé, plus le système va annuler l'effet du frein moteur, évitant ainsi tout phénomène de dribble ou de dérapage du pneu arrière lors de la décélération ou des rétrogradages.

En plus du régime moteur (calculé à partir des données du capteur de position du vilebrequin), l'ECM traitera les données de la position de l'accélérateur, du rapport engagé, du capteur d'embrayage et des capteurs de rotation des roues avant et arrière pour paramétrer la puissance via les papillons électroniques, les injecteurs et les bobines d'allumage.

Schéma général

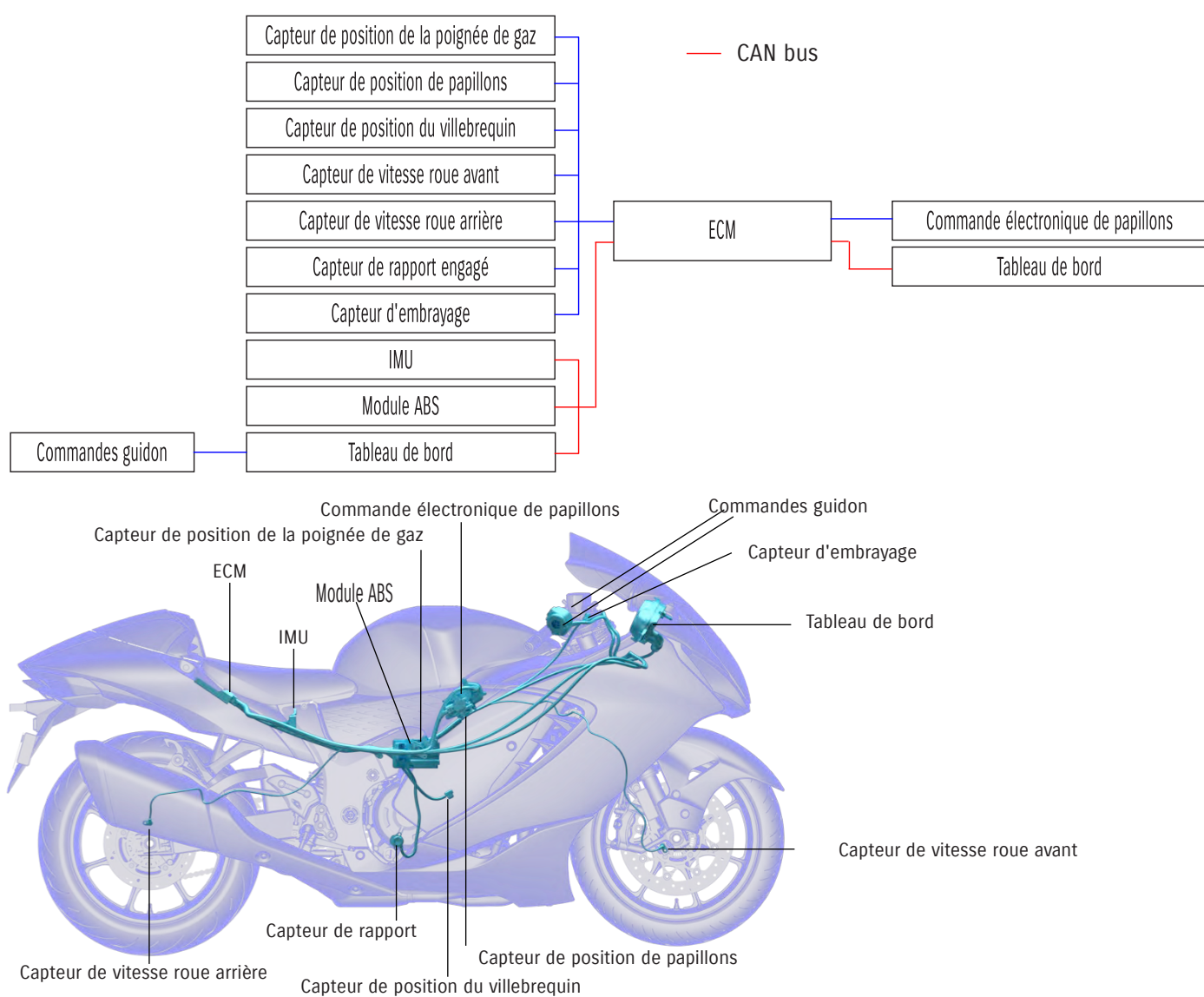


### (4) Contrôle de limitation de vitesse

#### Active Speed Limiter **NEW**

Une première dans l'industrie de la moto, ce système très pratique permet au pilote de fixer une limite de vitesse à ne pas dépasser, éliminant les risques d'excès de vitesse. Le pilote peut accélérer librement jusqu'à cette vitesse et décélérer normalement en lâchant la poignée des gaz. Le système peut être temporairement neutralisé par une simple rotation de la poignée d'accélération, ce qui facilite un dépassement au-delà de la limite définie. Il peut être complètement désactivé en appuyant sur un bouton après avoir relâché la poignée des gaz.

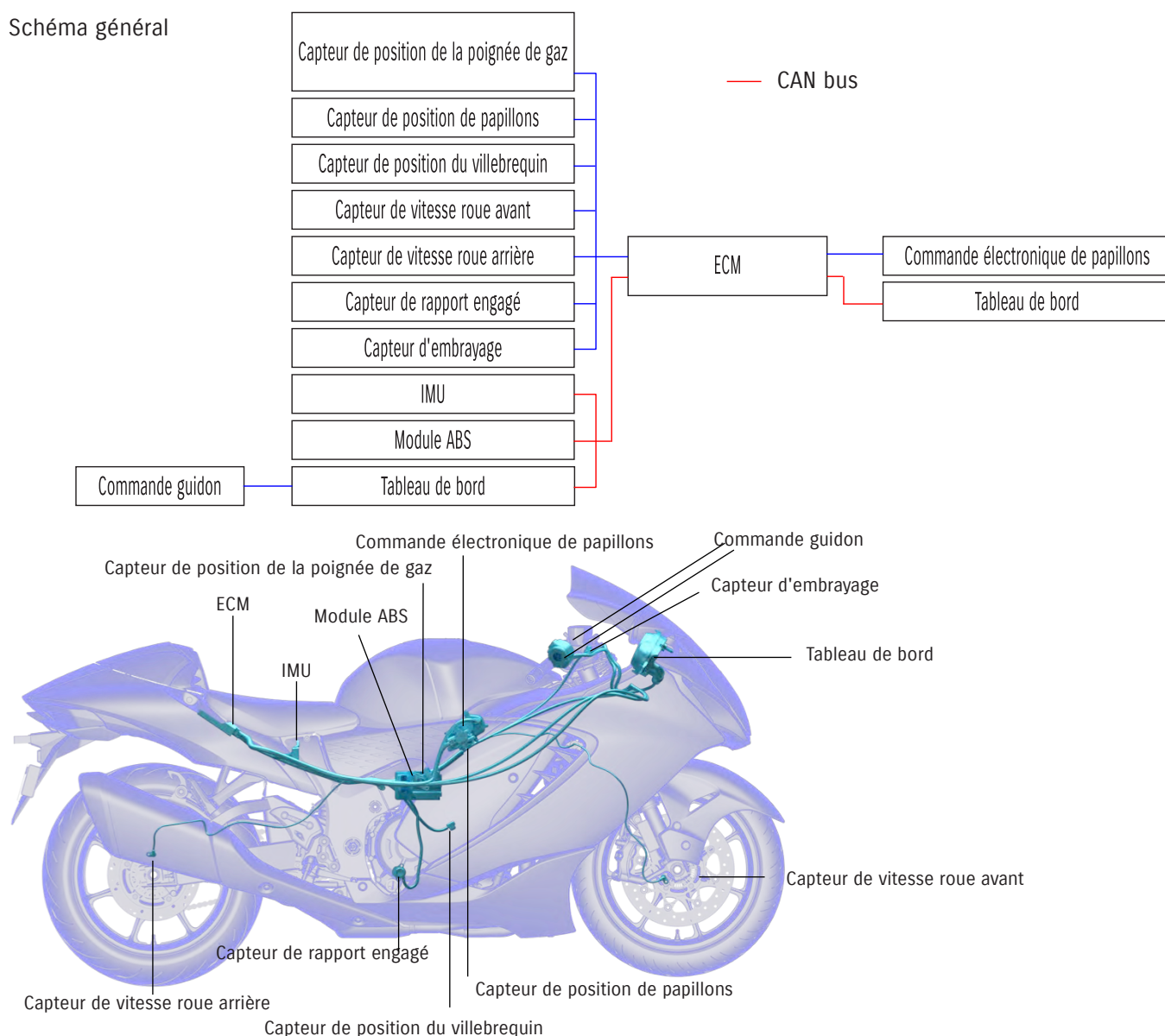
Schéma général



### Système de régulateur de vitesse **NEW**

Une fonction pratique lorsque vous voyagez à vitesse constante sur les autoroutes, le régulateur de vitesse réduit la fatigue sur les longs trajets en permettant au pilote de maintenir une vitesse définie sans effort sur la poignée de gaz. La fonction est visible sur l'écran LCD, et la vitesse peut être ajustée rapidement à l'aide du commutateur situé sur les commandes du guidon gauche : vers le haut pour augmenter la vitesse et vers le bas pour la diminuer. Le régulateur de vitesse peut être utilisé entre 31 km/h et 200 km/h, tout en roulant entre 2000 et 7000 tr/min, à partir du deuxième rapport de vitesse. La fonction reprise est également pratique, car elle réactive le système et accélère jusqu'à la vitesse définie précédemment avant annulation

Schéma général

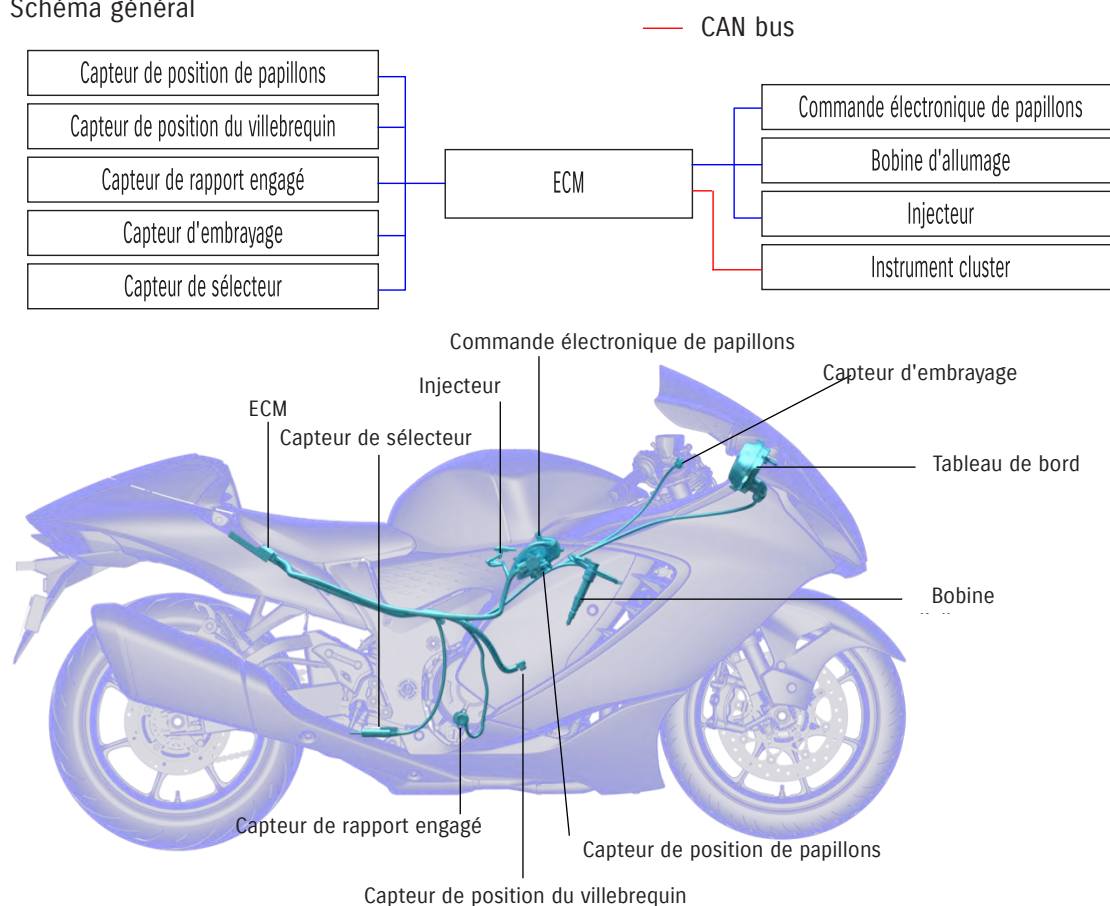


### (5) Contrôle des fonctions du moteur

#### Bi-directional Quick Shift System (QS) **NEW**

Système de changement rapide bidirectionnel (Bi-directional Quick Shift System (QS)) permet de monter ou descendre rapidement et facilement les rapports de vitesse sans avoir à couper les gaz ou à actionner le levier d'embrayage. Deux modes sont proposés, le mode 1: réagit plus rapidement pour reproduire une réaction "racing" et le mode 2: offre une réaction moins radicale. Une fois la fonction Quick Shift activée, l'ECM retardera l'allumage lors des phases d'accélération ou à vitesse stabilisée, ou ouvrira les papillons d'injection durant les phases de décélération, ce qui déclenchera automatiquement l'ouverture des gaz lorsque le pilote rétrograde. Combiné au nouveau système d'embrayage à glissement assisté, le système de changement rapide bidirectionnel assurera des passages de vitesses encore plus fluides.

Schéma général





### **Suzuki Easy Start System** **NEW**

Permet au pilote de démarrer la moto en pratiquant une simple impulsion sur le bouton de démarrage. Il n'est pas nécessaire de tirer sur le levier d'embrayage lorsque la boîte de vitesse est au point mort et le démarreur se désengagera automatiquement dès que le moteur est démarré.

### **Low RPM Assist** **NEW**

Augmente de manière perceptible le régime du moteur lors d'un démarrage arrêté ou en conduite à basse vitesse pour éviter les calages du moteur et aider à un meilleur contrôle lorsque le trafic s'intensifie.

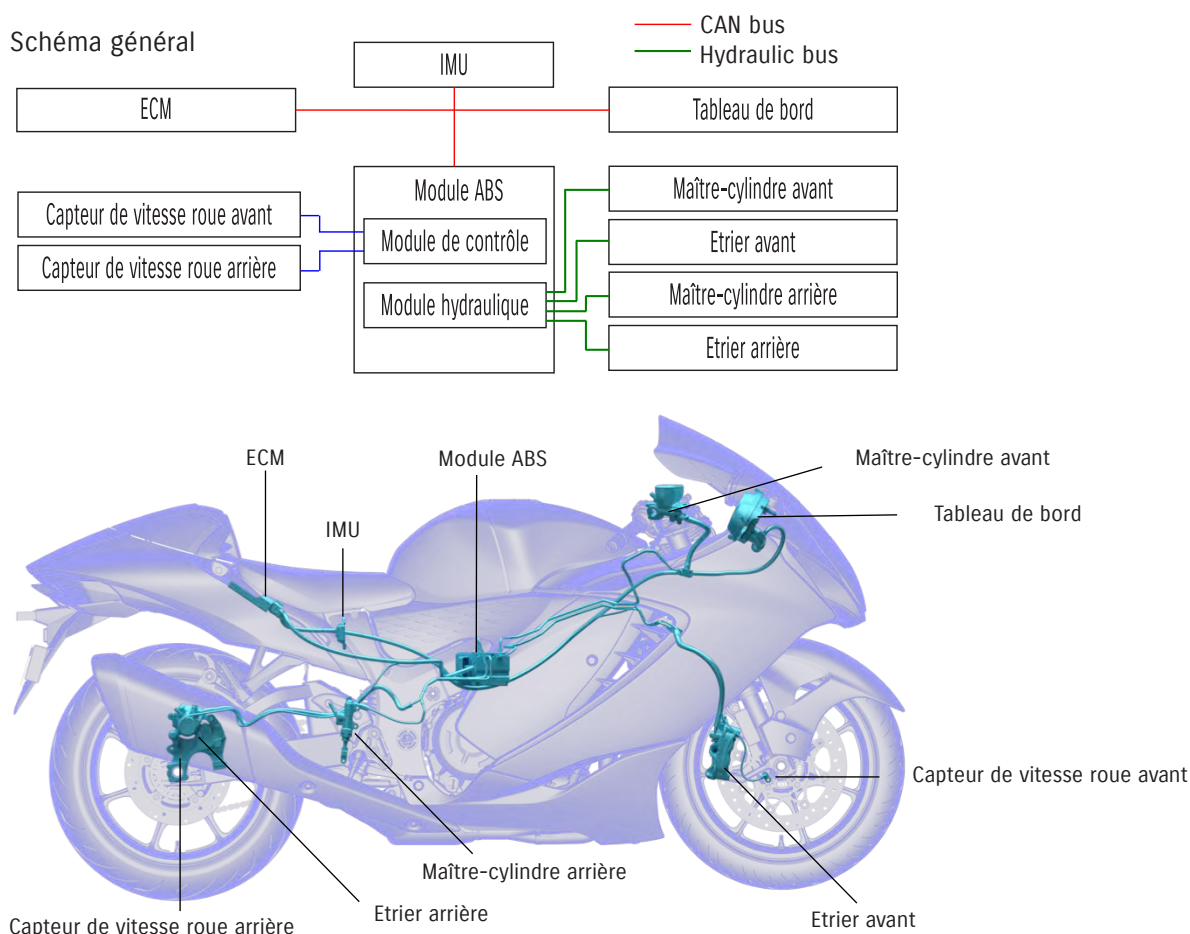
### (6) Contrôle du freinage

#### Combined Brake System **NEW**

Il suffit tirer le levier de frein avant pour actionner simultanément les freins avant et arrière ; pour plus de confiance et de sécurité lors des freinages.

#### Motion Track Brake System **NEW**

Ce système améliore le contrôle en permettant l'activation de l'ABS non seulement en ligne droite, mais également lorsque la moto est inclinée. Grâce aux informations fournies par les capteurs des roues avant et arrière et celui de l'IMU (capteur d'inclinaison), le calculateur ECU du système d'ABS déterminera l'action à entreprendre. Si l'intervention s'avère nécessaire, l'unité de contrôle de l'ABS agira sur la pression hydraulique en tenant compte des données fournies par les différents capteurs. En diminuant la pression hydraulique, le système réduira les effets de freinage brutal, et diminuera la tendance de la moto à se redresser ou à perdre l'adhérence. En conservant l'angle d'inclinaison, donc le rayon du virage, le pilote sera plus à même de maintenir sa trajectoire. Même si le pilote panique, et freine brutalement dans un virage, le système l'aidera à rester stable, à ralentir ou à stopper la machine.

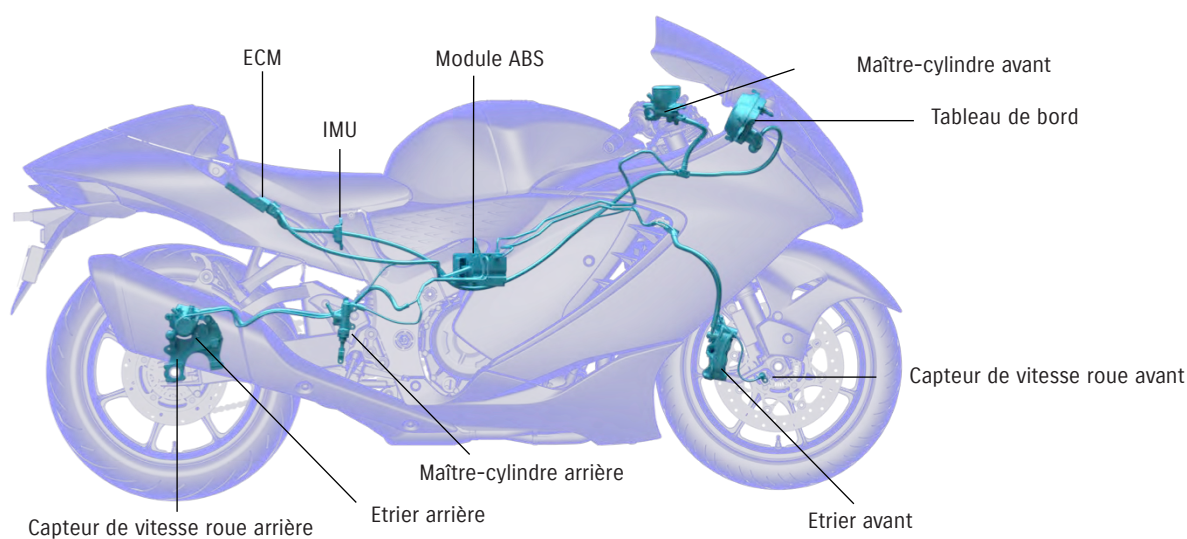
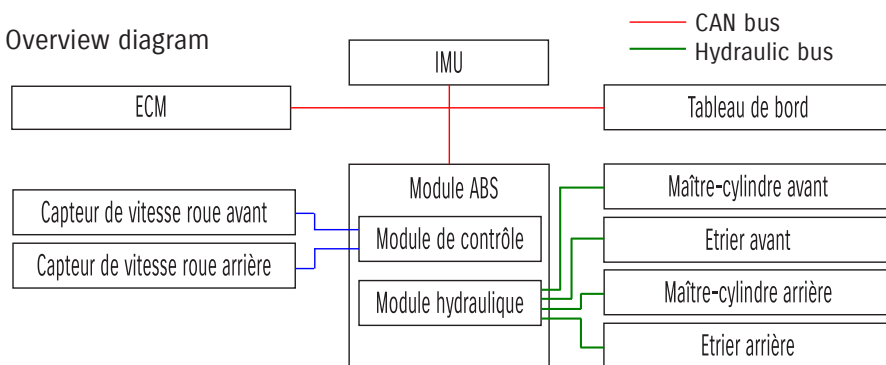


Remarque: l'ABS n'est pas conçu pour raccourcir la distance de freinage. Veuillez toujours rouler à une vitesse adaptée à la route et aux conditions météorologiques, y compris dans les virages.

### Slope Dependent Control System **NEW**

Ce système empêche le soulèvement de la roue arrière lors d'un freinage en descente. Les données provenant de l'IMU vont déterminer la position (l'assiette) de la moto lorsque le pilote freine et l'unité hydraulique de l'ABS va contrôler la pression de freinage pour fournir le dosage optimal correspondant à la pente. Les ajustements étant permanents, l'assiette de la moto sera optimisée par rapport à la déclivité, grâce aux ajustements hydrauliques des freins; le système aide ainsi à rendre la moto plus stable au freinage.

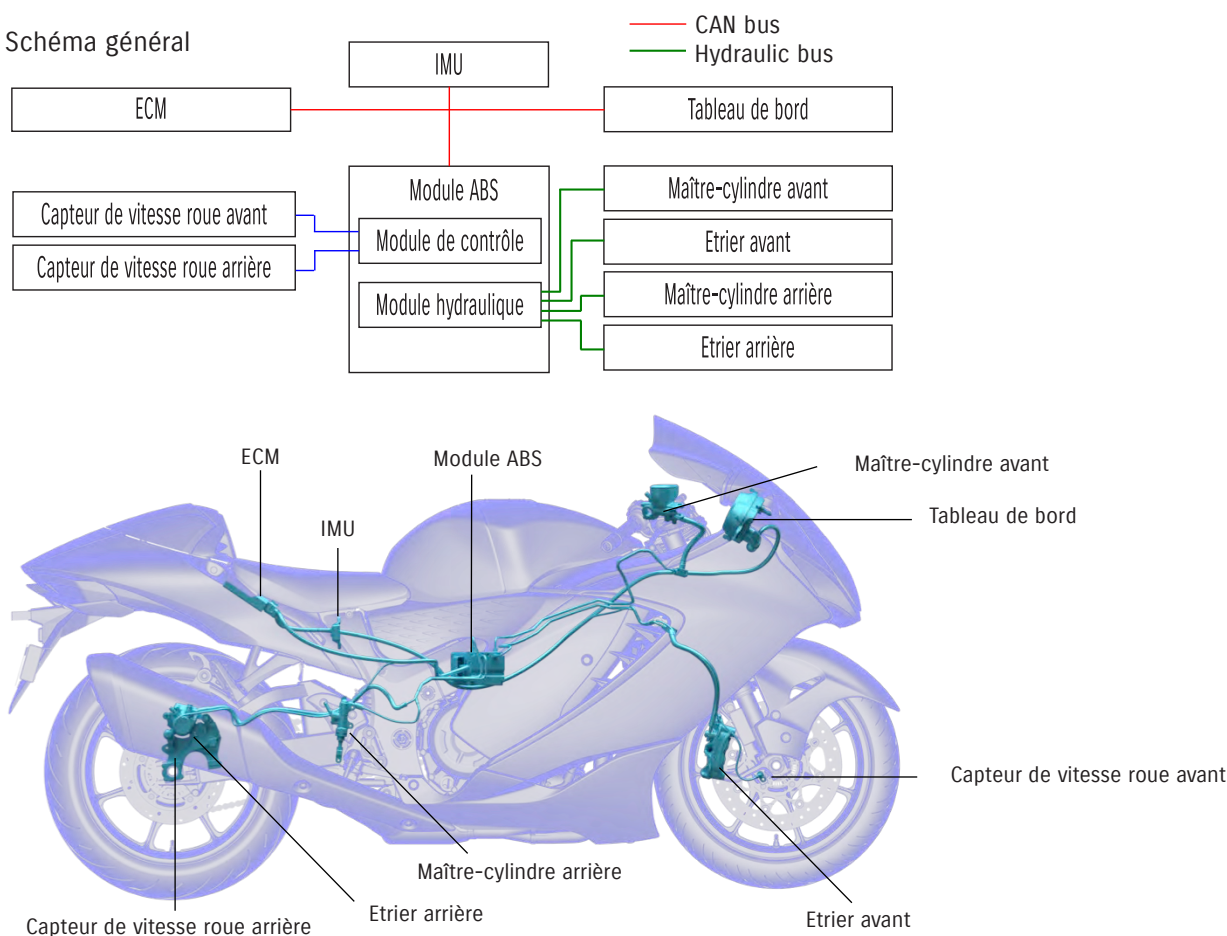
Overview diagram



### Hill Hold Control System (Système d'assistance au démarrage en côte) **NEW**

Lorsque le système est activé, il détecte grâce à l'IMU l'assiette de la moto en permanence et actionne le frein arrière durant 30 secondes une fois que la moto s'arrête dans une pente, même si le pilote relâche le levier ou la pédale de frein. Cela permet un redémarrage plus fluide sans craindre de reculer. La commande d'aide au démarrage en côte peut être désengagée en tirant rapidement deux fois sur le levier de frein avant, ou lorsque le pilote commence à accélérer pour repartir. Un témoin «H» s'allume sur le tableau de bord lorsque le système est engagé et clignote lorsque le système se désengage.

Schéma général



### Emergency Stop Signal (Signal d'arrêt d'urgence) **NEW**

Autre innovation Suzuki: cette fonction fait clignoter rapidement les clignotants avant et arrière pour alerter les autres usagers lorsque le pilote freine brusquement, à une vitesse de 55 km/h ou plus..

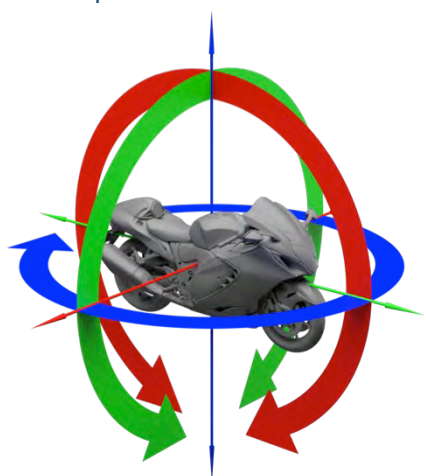
Remarque: le signal d'arrêt d'urgence n'est pas disponible pour l'Amérique du Nord, l'Inde et le Canada.

### Technologies d'assistance

#### Inertial Measurement Unit (IMU) (Module de mesure inertielle)

**NEW**

Pour aider à faire fonctionner tous ses systèmes avancés, la Suzuki Hayabusa est équipée du dernier module de mesure inertielle Bosch à 6 axes. Regroupant accéléromètre et gyroscopes dans un même boîtier, il mesure la vitesse angulaire, l'accélération et détecte en permanence tangage, roulis et lacet. Les nouveaux systèmes tels que: le contrôle de traction, anti-cabrage, le limiteur et régulateur de vitesse, l'assistance de freinage et de démarrage en côte utilisent les données fournies par l'IMU.



IMU / 6 axes, tangage, roulis et lacet



IMU

#### Gestionnaire de réseau local (bus CAN) **NEW**

la Suzuki Hayabusa adopte un bus CAN performant qui permet aux différents capteurs et microcontrôleurs de communiquer entre eux. Ses capacités à écrire sur une même table lui permettent d'inclure les différents systèmes tels que: le contrôle de traction, l'anti-cabrage, le limiteur et le régulateur de vitesse, l'assistance de freinage et de démarrage en côte.

#### Module de commande du moteur (ECM) **NEW**

Le nouveau module ECM 32 BITS à double-cœur est chargé de la gestion du moteur et contribue au fonctionnement et à l'optimisation des systèmes principaux.



ECM



### Module ABS **NEW**

La Suzuki Hayabusa est équipée du dernier module compact antiblocage (ABS) de Bosch. En collaboration avec la centrale IMU, le module ABS participe au fonctionnement des systèmes tels que le freinage Motion Track, le contrôle déclivité et l'assistance de démarrage en côte.



Module ABS

### Introduction

---

Le nouveau châssis de la Suzuki Hayabusa a été conçu pour répondre aux objectifs suivants:

1. Offrir une meilleure stabilité avec une meilleure maniabilité.
2. Optimiser l'aérodynamisme et la protection du pilote.
3. Améliorer les performances et l'efficacité du freinage.

Le châssis de la Suzuki Hayabusa a été développé pour offrir au pilote une excellente stabilité et maniabilité, ainsi que des réactions prévisibles qui inspirent confiance et améliore l'expérience de conduite. Il offre une conduite douce et agréable et s'adapte à tout type de routes, en obéissant fidèlement à la volonté du pilote. Il transmet la puissance du légendaire groupe propulseur à l'asphalte en profitant pleinement des systèmes de commandes intelligents, pour rouler et freiner efficacement que ce soit en ligne droite ou en virage.



### Cadre à double longerons et bras oscillant en aluminium **UPDATE**

Le cadre à double longerons et le bras oscillant de la Suzuki Hayabusa sont des assemblages de profilés en aluminium moulés et extrudés, conférant un excellent équilibre entre résistance et flexibilité. Bien que plus onéreux et complexes à fabriquer, ces matériaux sont requis pour assurer l'équilibre général d'une machine aux performances ultimes, pouvant atteindre 299km/h. A l'instar des Supercar qui utilisent fréquemment l'aluminium extrudé, la Suzuki Hayabusa profite de ces qualités. La nouvelle boucle de selle arrière a été redessinée en accord avec le nouveau design de la moto. Les tubes sont plus droits, et le poids a été réduit de 700g.



Cadre

### Suspension optimisée pour plus de stabilité et plus de maniabilité. **UPDATE**

Les réglages de suspensions avant et arrière ont été optimisés pour éliminer toute possibilité de survirage à basse vitesse et obtenir une conduite stable avec une sensation de neutralité à toutes les vitesses. La combinaison avec un centre de gravité bas, un empattement important et les nouveaux pneus confèrent une maniabilité et une stabilité rassurantes sur voies rapides.

La fourche inversée KYB entièrement réglable a été revue et modifiée. Les tubes de 43 mm reçoivent un traitement DLC et les organes internes ont été modifiés afin d'améliorer les capacités d'absorption, assurant ainsi une tenue de route stable et un grip maximal. Il en va de même pour l'amortisseur arrière KYB, entièrement ajustable qui a été revu afin d'optimiser confort et stabilité en ligne droite.



Fourche



Amortisseur arrière



### Carénage aérodynamique **UPDATE**

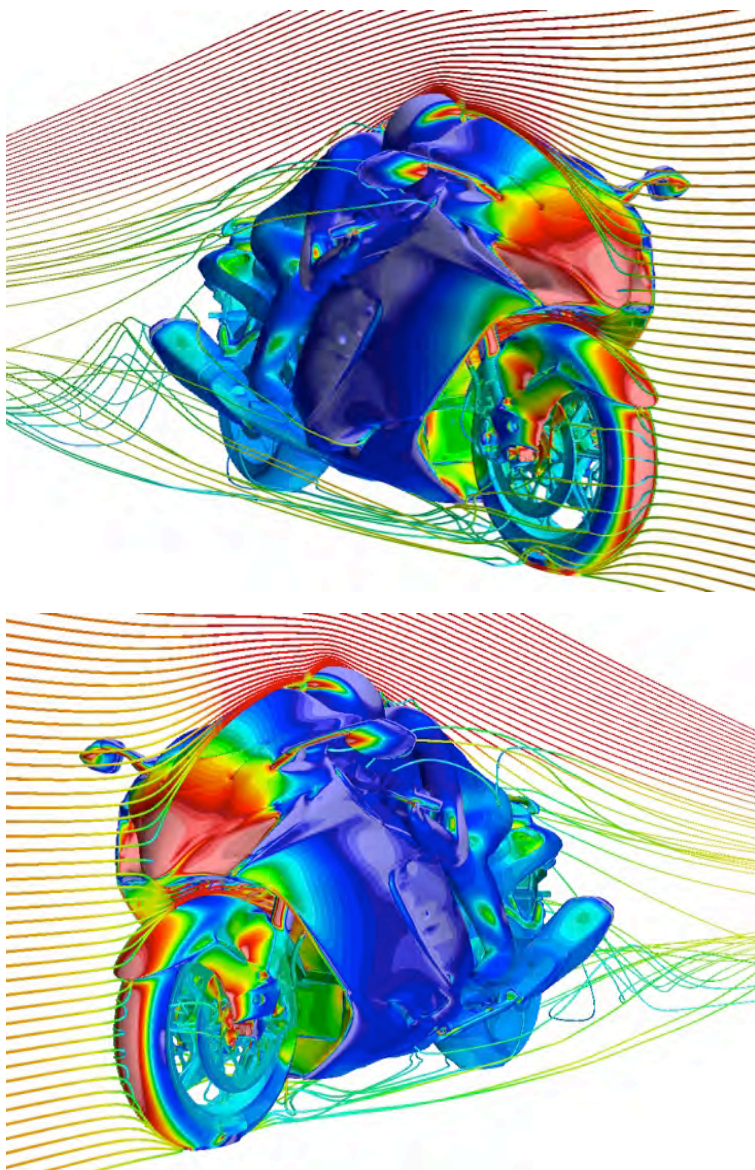


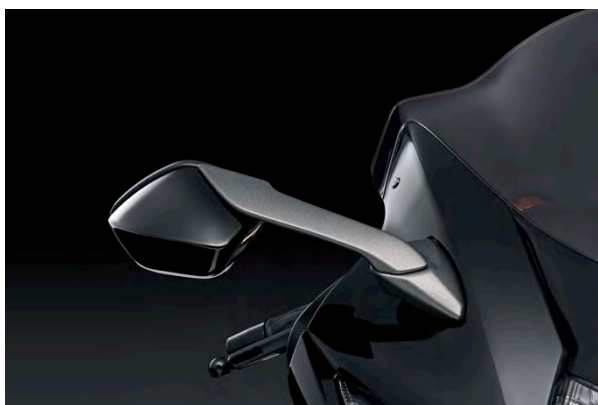
Schéma des flux aérodynamiques



Les performances aérodynamiques sont d'une importance cruciale sur une moto capable d'atteindre des vitesses de pointe proches de 300 km/h. Et la Suzuki Hayabusa incarne ces performances ultimes. Les ingénieurs de Suzuki ont pleinement exploité les tests en soufflerie, les outils d'analyse CAE et le savoir-faire cumulé au fil des années pour obtenir l'un des meilleurs coefficients de traînée (CX) existant sur une moto de série. Bien que la priorité soit le raffinement du design, la nouvelle Suzuki Hayabusa possède le même SCX (CX multiplié par la surface frontale) que la génération précédente. Ce qui la place parmi les trois motos ayant le meilleur SCX au monde, malgré une surface frontale relativement large. Malgré un design plus tranché et moderne, le carénage de la Suzuki Hayabusa nouvelle génération conserve ses qualités de protection aérodynamique et améliore même sensiblement la portance et la stabilité à haute vitesse. L'attention portée aux détails se retrouve dans le design des éléments d'aérodynamisme qui contribuent à la performance tout en assurant au pilote une protection optimale contre le vent, plus de confort et moins de fatigue. Par exemple, les caches chromés en V devant les conduits d'admission forment un élégant accent allant du moteur jusqu'aux silencieux et exprimant ainsi la puissance extraordinaire du moteur. Mais ces éléments ont également un rôle fonctionnel en protégeant les jambes du pilote du vent. De même pour ces caches noirs au niveau du guidon, qui protègent les coudes du pilote. Les rétroviseurs ont également un design inédit et les leviers de frein et d'embrayage sont percés, pour un look plus flatteur et un meilleur aérodynamisme réduisant la pression du vent sur ces derniers. Une bulle plus haute de 38 mm offrant une protection supplémentaire est disponible dans le catalogue d'accessoires d'origine.



Nouveau levier de frein



Nouveau rétroviseur



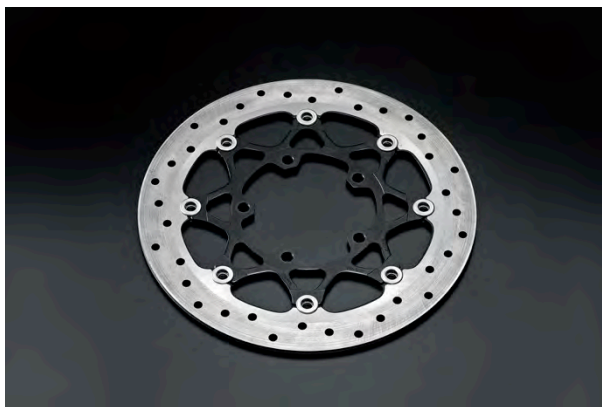
Nouvelle bulle

### Étriers de frein avant Brembo Stylema® associés aux disques de 320 mm **NEW**

La Suzuki Hayabusa s'équipe des derniers étriers de frein avant Brembo Stylema®. Plus légers, plus compacts, dotés d'un design épuré, ces étriers augmentent le flux d'air autour des plaquettes pour un meilleur refroidissement, donc une réponse immédiate. Les disques avant voient leur diamètre augmenter de 310 mm à 320 mm et profitent d'un nouveau design avec des trous optimisant ainsi le refroidissement.



Nouveaux étriers



Nouveau disque

## Les nouveaux pneus offrent une meilleure adhérence, maniabilité et longévité. **NEW**

Suzuki a travaillé en étroite collaboration avec Bridgestone dans le développement des nouveaux pneus BATTLAX HYPERSPORT S22, en particulier pour répondre aux exigences des Hayabusa durant de nombreuses années. Tout au long de ce processus permanent et itératif, Bridgestone a répondu aux critiques constructives formulées par les pilotes d'essai de Suzuki. Il en résulte une évolution vers un niveau de performance très élevé et des progrès significatifs. Doté d'une nouvelle composition de gomme et d'une nouvelle structure, la maniabilité générale a progressé, l'adhérence et la performance ont été améliorées sur route sèche et mouillée. Les différences les plus marquantes sont la stabilité en ligne droite et l'adhérence dans les virages, offrant aux pilotes de meilleures sensations et plus de confiance dans le pilotage.

### **BATTLAX HYPERSPORT S22**



Nouveaux pneus



Nouveau pneu avant



Nouveau pneu arrière

### Souci du détail permanent

- Le silencieux plus compact et plus léger fait gagner sur l'arrière un poids de 2 054 g . Avec également un poids réduit de 700g sur la nouvelle boucle arrière, les masses sont ainsi rebasculées sur l'avant et permettent à la nouvelle Hayabusa d'afficher une répartition équilibrée avant/arrière de 50/50. **UPDATE**
- La coloration des nouveaux silencieux évoluera au fil du temps et cette évolution sera liée au pilotage de la moto. Chaque pilote de Hayabusa aura sa touche de personnalisation unique **UPDATE**



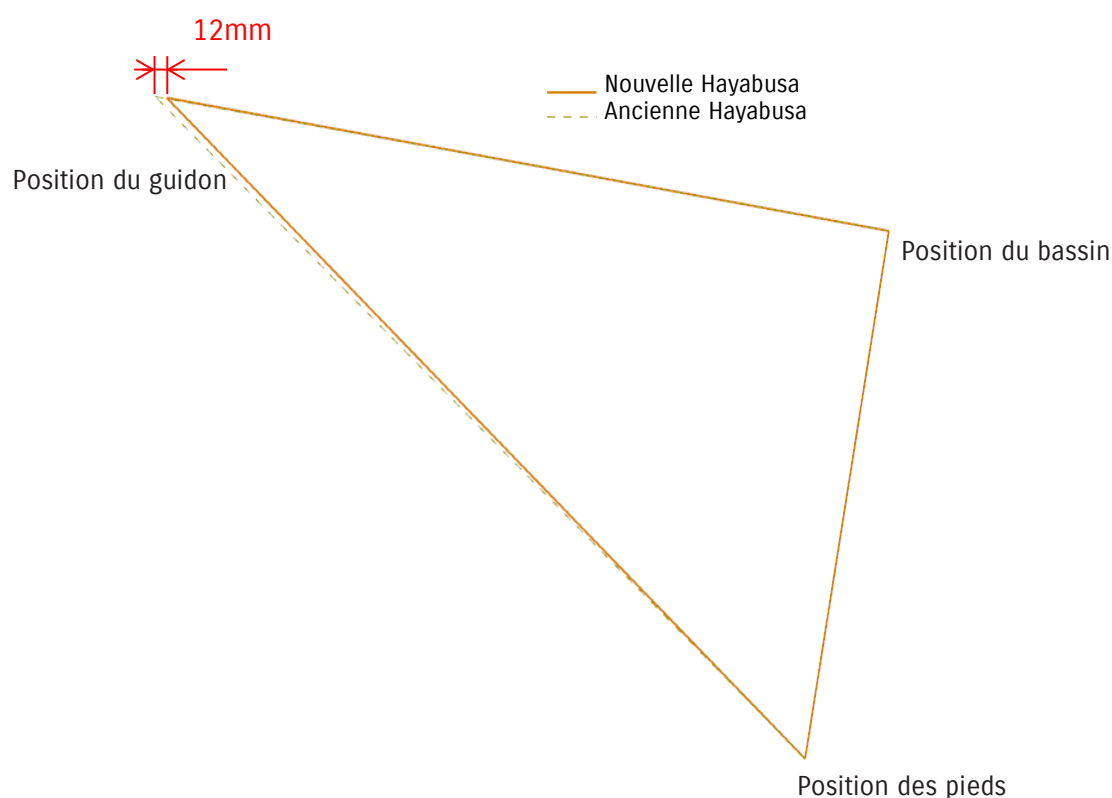
Nouveaux silencieux

- Le nouveau design des jantes à 7 branches améliore aussi bien le feeling que l'esthétique. **NEW**
- Le montage du guidon sur silentbloc réduit les vibrations et apporte un design attractif et une finition «haut de gamme» **UPDATE**



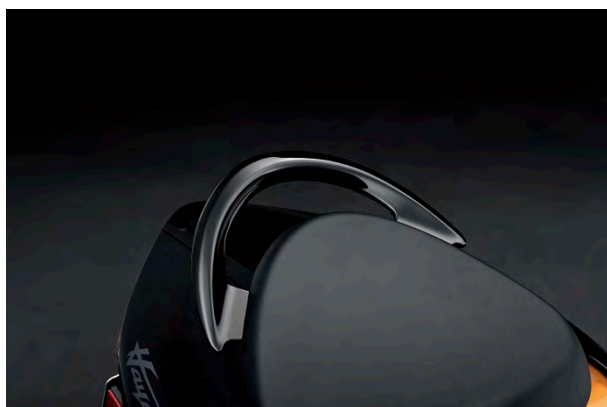
Nouveau guidon

- Le recul du guidon de 12 mm vers le pilote améliore considérablement le confort et réduit la fatigue, en particulier durant les voyages et les longs trajets. Cela améliore également la maniabilité en conduite sportive et donne plus d'informations sur l'adhérence du pneu avant au pilote. En repositionnant le pilote, la stabilité au freinage se trouve améliorée, offrant en plus, une plus grande liberté de mouvement pour mieux appréhender les virages. **UPDATE**



Comparaison de la position du pilote

- La barre de maintien du passager présente un design plus ergonomique rendant la prise plus aisée. **UPDATE**



Nouvelle barre de maintien du passager



**Concept du design :**

### **“The Refined Beast” (La bête raffinée)**

Le design unique et sa silhouette aérodynamique l'ont tout de suite fait se distinguer dès sa première apparition en 1999. Basse, longue et large, c'est une bête majestueuse qui évoque la puissance, la performance, l'équilibre et les sens de perception aiguisés. Rappelant le faucon pèlerin japonais dont il tire le nom.

La nouvelle génération hérite bien de cet ADN, et nous transporte dans le présent et le futur. L'équipe de designers Suzuki a travaillé durement pour créer ces lignes tendues, ce style à la fois moderne et bestial qui évoque le raffinement et les performances ultimes. Pour cela, ils ont subtilement mélangé les couleurs, les textures et le design des éléments qui exprimeront l'extraordinaire potentiel généré par la puissance du moteur et la maîtrise assurée par les systèmes de contrôle électronique. Au final, le résultat obtenu est une fusion entre un design haut de gamme et l'image d'un oiseau de proie féroce.



Croquis

### **Attitude agressive** **NEW**

De grands efforts ont été consacrés à la conception des silencieux, plus étroits, plus compacts et dans le prolongement des tubes d'échappement formant une ligne droite. Cela permet d'alléger la silhouette de l'arrière en redonnant une impression de masses basculées vers l'avant. Mais l'échappement se combine aussi avec un arrière radical, fuyant vers le haut et un nouveau feu au design original, exprimant un caractère sportif et une soif de performance!

### **Un look moderne plus affirmé et plus luxueux** **NEW**

Quel que soit l'angle et le détail, le design est plus tendu et plus affirmé; ce qui ne manquera pas d'attirer les regards. Les lignes sont dessinées avec soin et les carénages finement formés. De la tête de fourche jusqu'au dossier de selle en passant par le réservoir; tous ces éléments participent à la perception de qualité et de luxe. Le design tendu et anguleux des rétroviseurs en est un autre exemple.

### **Une nouvelle face** **NEW**

Le phare superposé de la Suzuki Hayabusa renforce un style volontairement imposant et osé. Même ainsi, le design de la nouvelle génération adopte un style plus compact et plus anguleux. Ensermé entre les deux prises d'air Suzuki Ram Air Direct (SRAD) le phare s'intègre parfaitement à la forme plus étroite de la bulle. Les pièces noires habillent parfaitement l'intérieur du carénage, ajoutant une touche élégante et masquant les fixations. Situés près des entrées d'air, les nouveaux feux de positions avec clignotants intégrés forment deux lignes verticales nettes le long de la tête de fourche, supprimant ainsi les clignotants saillants de l'ancienne génération.

### La couleur comme moyen d'expression du potentiel **NEW**

Le concept des couleurs vient renforcer l'expression visuelle du potentiel caché. Par exemple, les touches de couleurs issues de la palette bicolore représentent le flux d'air circulant le long des formes aérodynamiques et autour du pilote.

Autre exemple: les pièces chromées en forme de V situées sur les flancs de carénage représentent des flèches orientées vers l'avant en partant du haut du carénage vers les silencieux d'échappement. Elles symbolisent l'énorme capacité du moteur 1340 cm<sup>3</sup> à délivrer de la puissance et des performances en terme de vitesse de pointe.

#### AIR FLOW



#### POWER FLOW



Image / Croquis

### 3 thèmes graphiques avec coloris bi-ton **NEW**

Glass Sparkle Black / Candy Burnt Gold: les touches de couleur dorées créent un impact visuel et ajoutent une touche luxueuse. Le contraste de l'or sur le noir est inspiré de la fine laque japonaise. Metallic Matte Sword Silver / Candy Daring Red: les touches de couleur rouge expriment la puissance cachée, l'argent représente la modernité exprimant l'intelligence. Pearl Brilliant White / Metallic Matte Stellar Blue: le blanc et le bleu est la combinaison représentant l'esprit Suzuki.

### Logos Hayabusa **NEW**

Les logos anglais («Hayabusa») et japonais («隼») ont été mis à jour pour évoquer une image forte de vitesse et de sophistication. Les deux logos adoptent des traits plus francs et plus stylisés. Le trait prolongé du "H" exprime la sensation de vitesse.



Nouvelle clé



Nouveau «隼» logo



Nouveau logo «Hayabusa»

En plus du caractère original sur le flanc de carénage, on retrouve une version plus petite sur le capot du phare, sur le dossier de selle monoplace en accessoire et aussi en version animée sur le tableau de bord LCD TFT lors de la mise sous tension.

Un ensemble d'éléments en "V" inspirés des plumes du faucon pèlerin sont répartis sous le réservoir, devant les prises d'air et sur les repose-pieds.



Nouveau «隼» logo dans le phare



Nouveau cache en «V»



### Instrumentation **NEW**

Les pilotes adorent les fonctionnalités exceptionnelles et la disposition familière du tableau de bord si distinctive de la Suzuki Hayabusa. Il bénéficie désormais de nombreux détails soigneusement mis au point, qui lui confèrent un nouveau style et le rendent encore plus somptueux.

Les grands compteurs et compte-tours analogiques héritent d'un nouveau design plus esthétique. Les évolutions comprennent des chiffres plus grands pour une lecture plus aisée. Les graduations en reliefs sont éclairées avec la technologie LED, permettant une lecture rapide et précise, en conditions diurne ou nocturne. En reprenant le style de la tête de fourche avec ornements dorés, les témoins de température moteur et jauge de carburant analogique reçoivent des entourages de la même couleur.

La nouveauté remarquée est bien l'écran TDF LCD. Situé entre les compteurs et compte-tours analogiques, il peut afficher soit les paramètres instantanés du système SDMS-α ou les données du Active Data display tels que : l'angle d'inclinaison (avec fonction de mémorisation maxi), la pression sur les freins avant et arrière, taux d'accélération et de décélération et la position de la poignée de gaz. L'écran peut afficher également: l'heure, le rapport de vitesse engagé, la vitesse instantanée, le kilométrage journalier (double), la température ambiante, la consommation instantanée de carburant, l'autonomie, le temps de trajet, la consommation moyenne de carburant et le voltmètre. Les témoins LED au dessus et en dessous de l'écran indiquent: le point mort, les clignotants, les feux de route, la pression d'huile insuffisante, le contrôle de traction TC (Traction Control), MIL (témoin de dysfonctionnement), les feux de détresse, l'ABS. Le voyant d'avertissement de la température du liquide de refroidissement se trouve en haut et à droite de l'indicateur de température. Un capteur va ajuster l'éclairage de l'ensemble du tableau de bord en fonction de la luminosité ambiante, mais le pilote peut régler manuellement ce paramètre. Une fonctionnalité supplémentaire: le caractère Kanji Hayabusa apparaît sur l'écran LCD lors de la mise en route avec la clé de contact. Cette animation ludique prépare agréablement le pilote à prendre la route.



\* Tous les voyants et indicateurs sont allumés sur la photo à des fins d'illustration.





Affichage SDMS-α \*



Affichage des données actives \*

\* Tous les voyants et indicateurs sont allumés sur la photo à des fins d'illustration.

### Feux avant aussi élégants que fonctionnels

#### Phare multi-LED **NEW**

Le feu de croisement et le feu de route tout deux à LED, permettent à la Suzuki Hayabusa d'être visible de nuit, aussi bien par les piétons que les autres usagers.

Le design vertical donne un nouveau look élégant et original, chaque détail fait l'objet d'une attention particulière. Les 2 LED supérieures et inférieures sont situées sur les cotés et leurs faisceaux reflètent à travers un panneau réfléchissant qui inonde l'ensemble d'une luminosité puissante. Détail supplémentaire: des pièces noires sont utilisées pour souligner le phare, lui donnant encore plus de caractère, ainsi que le caractère de Kanji Hayabusa sur le dessus du capot du feu de route.



#### Feux de position avec clignotants intégrés **NEW**

Une première sur une moto Suzuki: les feux de position à LED et les clignotants sont intégrés dans un même ensemble, épousant parfaitement les bords extérieurs des prises d'air SRAD. Un circuit intégré gérant l'éclairage sectionnera la couleur blanche pour les feux de position, et la couleur orange pour les clignotants lorsqu'ils sont actionnés, créant un effet unique dans un esprit «haut de gamme».

Remarque: non disponible sur les modèles indiens..



Nouveaux feux de position



Nouveaux clignotants

### Ensemble feu arrière à LED **NEW**

Le nouveau design original de l'ensemble comprend le feu arrière à LED et les clignotants, formant un accent qui s'étend sur toute la largeur de la partie arrière. Les double-feux arrière reçoivent les feux rouges et les feux de stop avec des cabochons clairs. Tandis que les clignotants sont couverts par un large cabochon fumé.



### Commodos ergonomiques **NEW**

Les commandes du guidon sont conçues pour faciliter l'utilisation et optimiser l'efficacité. Le commutateur de modes / réglages sur le demi-guidon gauche gère les réglages du Système SIRS (Suzuki Intelligent Ride System), incluant le régulateur de vitesse. Un seul bouton a été rajouté sur le commodo droit, celui-ci actionnant le même régulateur de vitesse.



Nouveau commodo gauche



Nouveau commodo droit



## 8. ACCESSOIRES D'ORIGINE

Hayabusa

La gamme d'accessoires d'origine Suzuki permet à chaque pilote de personnaliser sa Suzuki Hayabusa et de l'adapter selon ses goûts personnels.



**1** Bulle haute



**2** Dossieret monoplace



**3** Selle couleur



**4** Poignées chauffantes



**5** Bouchon de remplissage  
Chromé



**6** Sacoche réservoir avec  
anneaux de fixation  
(grande)

## 8. ACCESSOIRES D'ORIGINE

Hayabusa



**7** Sacoche réservoir avec anneaux de fixation (petite)



**8** Jante avec stickers logo SUZUKI



**9** Bouchon de valve



**10** Jauge d'huile aluminium



**11** Protection d'axe de roue avant



**12** Tendeur de chaîne aluminium



**13** Levier de frein taillé dans la masse



**14** Levier d'embrayage taillé dans la masse



**15** Cache rétroviseur look carbone



## 8. ACCESSOIRES D'ORIGINE

Hayabusa



**16** Crochet bagage



**17** Protège réservoir Hayabusa



**18** Sticker jante Hayabusa



**19** Protège réservoir



**20** Silencieux Hayabusa par Akrapovič

Remarque: SUZUKI MOTOR CORPORATION se réserve le droit de changer le design, d'améliorer ou d'interrompre la fabrication des accessoires d'origine Suzuki à tout moment et sans préavis. Certains accessoires d'origine Suzuki peuvent ne pas être compatibles avec les normes ou les exigences locales. Adressez-vous à un CONCESSIONNAIRE OFFICIEL SUZUKI pour plus de détails au moment de la commande.



B5L (Glass Sparkle Black / Candy Burnt Gold)



B5M (Metallic Mat Sword Silver / Candy Daring Red)



B5N (Pearl Brilliant White / Metallic Mat Stellar Blue)

L'image comprend des accessoires optionnels.

## 10. CARACTERISTIQUES

Hayabusa

Longueur hors tout	2,180 mm (85.8 in.)	
Largeur hors tout	735 mm (28.9 in.)	
Hauteur hors tout	1,165 mm (45.9 in.)	
Empattement	1,480 mm (58.3 in.)	
Garde au sol	125 mm (4.9 in.)	
Hauteur de selle	800 mm (31.5 in.)	
Poids à vide	264 kg (582 lbs.)	
Type moteur	4 cylindres 4 temps ATC refroidissement liquide	
Course x Alésage	81.0 mm x 65.0 mm (3.189 in. x 2.559 in.)	
Cylindrée	1,340 cm <sup>3</sup> (81.8 cu. in.)	
Taux de compression	12.5:1	
Alimentation	Injection électronique	
Démarrage	Electrique	
Lubrification	Carter humide	
Transmission	6 vitesses	
Suspension	Avant	Fourche télescopique inversée
	Arrière	Mono amortisseur
Angle de chasse / déport	23° 00' / 90 mm (3.54 in.)	
Frein	Avant	Brembo Stylema®, 4-pistons, double disques, ABS
	Arrière	Nissin, 1-piston, simple disque, ABS
Pneu	Avant	120/70ZR17M/C (58W), tubeless
	Arrière	190/50ZR17M/C (73W), tubeless
Système d'allumage	Allumage électronique transistorisée	
Capacité du réservoir	20.0 L (5.3 US gal)	